



Çanakkale'de Türk Bahriyesi (1914-1918)

Yazarı: Dr. Alb. Saitin BESBELLI

9.0956
6
05

ÇANAKKALE'DE TÜRK BAHRİYESİ

YAZAN

Dz.Alb. Saim BESBELLİ

ÇEVİREN

Dz.P.Ütgm. Ugur ERGÜN

Dz.Tgm. Zafer HÖYÜK

De.Me. Nihal GONCA

EDİTÖR

Okutman Nazmi ŞENÇEZER

KAPAK TASARIMI

Dz.K.K. Per.Bşk.Mrk.D.Bşk.lığı

BASIM

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi Amirliği

ISBN : 975 - 409 - 303 - 2

I.BASKI

Baskı Adedi : 1000

ANKARA 2005

ÇALIŞMA METODU

"Çanakkale'de Türk Bahriyesi" isimli eserin günümüz Türkçe'sine çevrilmesi esnasında yazarın anlatım üslubu ve kitabın içerik zenginliğine sadık kalınarak cümleden mümkün olduğunca birebir sadeleştirmeye çalışılmış, gramer ve dizim yönünden günümüz Türkçe çevirisinde ses kayması olduğundan cümlelerin genel yapısı ile oynanmıştır.

Anılan esere ait bulunan fotoğraflar yenilenerek kitaptaki çizimler fotoğraflar ile değiştirilmiştir.

Bahse konu eser Çanakkale Boğaz Komutanlığında görevli, Dz.P.Ütğm. Uğur ERGÜN, Dz.Tğm. Zafer HÖYÜK ve Deniz Müzesi Komutanlığı emrinde görevli De.Me. Nihal GONCA'dan oluşan çalışma grubunca yapılarak Türkçe dil bilgisi ve cümle yapısı kontrolü ise Çanakkale 18 MART Üniversitesi Rektörlüğü Türk Dili Bölüm Başkanı Yardımcısı Öğretim Nazmi ŞENGİZER tarafından yapılmıştır.

ÖNSÖZ

Donanma Dergisinin 1959 yılı Ocak sayısı için bir konu aramam uzun sürmedi. (Çanakkale Kara Savaşları) bu tarihten tam 43 yıl önce sona ermiş, 21 Aralık 1915'te Anafartalar ve Anıburnu'nu boşaltan düşman, 18 gün sonra Seddülbahir'i terk ederek büyük bir hayal kırıklığı içinde çekilip gitmişti. Bu büyük hatıra karşısında, adı geçen neticenin oluşmasında büyük bir hisseye sahip olan Türk Bahriyesinin hizmetini bir kere daha belirtmek ve Galibolu Yarımadasının boşaltılmasından Mondros Antlaşmasına kadar olan devreye ait bilgileri de içine alacak bu tarihçeyi yazmaya karar verdim.

Aradan yarım yüzyıla yakın bir zaman geçtikten ve üzerinde bir sürü eserler yazıldıktan sonra bu konuda kalemi bir kere daha ele almak, yine de yerinde bir hareket sayılır. Zira, bu büyük tarihi olay tazeliğini hala korumakta ve bugün dahi yazarlar tarafından önemli bir konu olarak seçilmektedir. I. Dünya Savaşı'nın bunun gibi çetin bir savaş cephesine ve dünya siyasetinde önemli tesir yapmış bir olayına başka yerde rastlanmaz. Çarlık Rusya'sı bu yüzden yıkıldı, Birleşiklerimiz bu sayede dört yıl dayanabildiler, Düşmanlarımızın bizi savaşı uzatmış olmakla suçlamaları, Çanakkale Zaferimizin dünya çapında önemini ispat eden başlıca delildir, biz bu zaferle tarihin seyrini değiştirmiş olduk.

Konu ile ilgili diğer olayları da doğal olarak içine alacak olan bu küçük eseri, başlarıyla meslektaşlarımla önüne koyabildiysem, bunu mutluluk sayacağım.

Ankara 30 Aralık 1958

On dördüncü yüzyıl ortalarında, Rumeli'ye geçişimizden sonra tarihimizde yer almaya başlayan Çanakkale'nin, milletlerarası ilişkilerde bahse konu olması, 18.yüzyıl ortalarında başlar. Bu tarihe kadar Karadeniz, tam hakimiyetimiz altında kalmış, boğazlar bir iç yolumuz olma özelliğini taşımıştır, ancak bu devir Rusların Karadeniz'e inmeleriyle sona ermiştir.

Çanakkale, 19. yüzyıl başından itibaren çeşitli konferansların görüşme konusu olmaya başlamış, Akdeniz'e bir çıkış arayan Rusya Boğazlara göz dikmiş, İngiltere de Akdeniz'deki çıkarlarını ve buradan geçen imparatorluk yollarını korumak için Rusya'ya karşı cephe alarak bizim yanımızda yer almıştır.

Tarihte bir takım deniz savaşlarına sahne olmuş olan Çanakkale, Köprülüler zamanında Veredik filoları tarafından zorlanmışsa da, bu girişimleri sonuçsuz kalmıştır. Bundan sonra önemli bir olay olarak Amiral Duckworth komutasındaki bir İngiliz filosunun 19 Şubat 1807'de bu boğazı geçtiğini görüyoruz. III. Selim zamanında, bizi Fransızlardan ayırmak hedefiyle Ruslar tarafından çağırılması üzerine bu filo İstanbul önlerine gelmiş, bir hafta kadar kaldıktan sonra geri dönüşü sırasında boğaz toplanının ateşiyle kayıp ve hasara uğramıştı. Filonun 3 Mart 1807'de geri dönüşünün ardından Beşikçe'deki Rus filosu Kumandanı tarafından boğazı zorlama konusunda yapılan öneri, bunun için aynı zamanda kara kuvvetine de ihtiyaç olduğu cevabı ile ismi geçen İngiliz Amirall tarafından reddedilmiş, beraber hareket etmek gerektiği gerçeği daha o zaman ortaya çıkmıştı.

1854-1856 Türk-Rus ve Kırım Savaşında müttefikimiz İngiliz ve Fransız filoları İstanbul'da üslenmişler ve Karadeniz hareketına katılmışlardı. 1877-1878 Türk-Rus Savaşında, Rusların İstanbul kapılarına dayanmalar üzerine 7 zırhlının birleşmesinden bir İngiliz filosu çağırılmış ve Amiral Hornby komutasında 13 Şubat 1878'de Marmara'ya girmiş ve uzun müddet Mudanya'da üslenmişti. Bu müdahale, bilindiği üzere Berlin Kongresi'ne yol açmıştır.

1908'da İngiliz İmparatorluk Savunma Komitesinin yaptığı incelemeler, Çanakkale'nin yalnız deniz kuvvetiyle geçilemeyeceğini bir kere daha ortaya koymuş, 1911-1912 Türk-İtalya ve 1912-1913 Türk-Balkan Devletleri Savaşlarında da, İtalyan ve Yunan Kurmay Heyetleri aynı sonuca varmışlardı. Bu savaşlardan birincisinde 8 muhripten oluşmuş bir İtalyan filosu, 18 Nisan 1912'de

de boğaz dahilinde başarısız bir gece akınında bulunmuştu. İkincisinde boğaza karşı ciddi bir hareket olamamış, yalnız, Bulgar ordusunun Başkente yaklaşması üzerine çeşitli devletler, halklarını korumak amacıyla savaş gemilerini İstanbul önüne getirmişlerdi.

I.Dünya Savaşına katılmamızdan 10 gün kadar sonra İngiltere, Boğazlar Meselesi'nin mütteliki olan Rusya'nın lehine çözülmesini kabul etti ve 18 Mart 1915'te üçlü ittifak devletleri bu konuda anlaştılar.Bundan ötesi bilindiği gibi,

Çanakkale, dört savaş yılı müddetince bu devletlere kapalı kaldı, bu devletler ancak Mondros Antlaşmasıyla burasını işgal edebildiler. Bu sayede İstanbul önüne demir atabilen filoların burada durmaları büyük Bağımsızlık Savaşımızın bitiminde son buldu. Lozan barışıyla askersiz bir hale gelen boğazlarda, İtalya-Habeş harbi sırasındaki girişimimizin ürünü olan Montrö Sözleşmesi ile asker bulundurma hakkını tekrar elde ettik. II.Dünya Harbi sırasında, bazı ufak tefek anlaşmazlıklara sebep olan bu geçitlerin bekçiliğini başarı ile yaptık. Bugün de hürriyet ve insanlığın koruyucusu olan batı bloğunun hatırı sayılır bir üyesi olarak aynı göreve devam ediyoruz.

II.Abdülhamit'in 33 yıl süren baskı yönetimi deyrinde kullanılamaz durumda kalmış olan Türk Donanması, palamarlarını çözdükten 3 yıl sonra, henüz tam bir savaş yetatılığı elde etmemiş bir durumda iken, İtalya ve onun ardından Balkan Savaşı ile karşılaşmış. Bunun yaralarını sarmakla meşgul olduğu sırada da I. Dünya Savaşı patlak verdi. Avrupa'da siyasi gerginliğin artmakta olduğu sıralarda, büyük gemilerimiz Halic'te tamirde ve filolilla da eğitim amacıyla Erdek'te bulunmaktaydı. Tecrübeleri sona eren Sultan Osman ve Reşadiye savaş gemilerimizin İngiltere'den sularımıza vansı beklenmekte ve hatta bunları karşılamak üzere donanmanın Marmaris'e kadar bir seyahat yapması bile düşünülmekteydi. Yunanlılar, Balkan Savaşının acısını çıkarmak amacıyla yaptığımız bu denizle ilgili hazırlığın farkına vararak Amerika'dan Idaho ve Missisipi (Kılış ve Limnos) zırhlılarını satın aldıkları gibi, Alman tezgahlarına da bir savaş gemisi siparişinde bulunmuşlardı.

Haziran 1914 başlarında Çanakkale önlerinde bazı Yunan savaş gemilerinin hareketleri görülünce, bu ayın ortasında, daha Saraybosna suikastından 12 gün önce, boğaza kısmi seferberlik emri verilmiş, burasının ve İzmir'in mayınla

kapatılması için hazırlıklara başlanmıştı. Diğer taraftan, Yunanlılarla aramızda çıkacak bir savaşın planları üzerinde çalışılırken Taşoz muhbirimiz de bir heyeti taşıyarak Sakız, Midilli ve Limni Adaları civarında bir çıkarma için gerekli incelemeleri yapmakla meşguldü.

Saraybosna sulkaştının Avrupa'yı bir harbe sürükleyeceğini gören İngiltere, 21 Temmuz 1914'te yukarıda adı geçen iki savaş gemimize el koydu. (Not: Bu gemiler 31 Mayıs 1916 İskajerrak Deniz Savaşına Erin ve Agin Court adlarıyla katılmışlardır). Bunların mürettebatı 21 Ağustos 1914'te Reşit Paşa vapuruyla yurda döndükleri zaman, 1.Dünya Savaşının alevleri, etrafı fazlaca kaplamış bulunuyordu. İşte bu sırada Çanakkale'de Denizcilik Bakanlığı'na bağlı bir mayın müfrezemiz ve emrinde de Giresun mayın depo gemisiyle Selanik ve İntibah (Uyanık) mayın gemileri bulunmaktaydı. Nusrat, Samsun, Nilüfer mayın gemileri ile Sivrihisar torpidobotu da çeşitli zamanlarda boğazın mayın işlerine katılmışlardır. (Not: Çanakkale Savaşları ile ilgili gemilerimizin özellikleri ek olarak yazının sonuna eklenmiştir.)

Almanlarla, askeri anlaşma imzaladığımız 2 Ağustos 1914 tarihinin, ertesi gününden itibaren yürürlüğe girmek üzere, seferberlik ilan ettik. Bunu 4 Ağustos'ta boğazın kısmen mayınla kapatılması hakkındaki Başkomandanlık emri takip etti. Aynı tarihte Selanik gemisinin döktüğü 22 mayınlık (Havuzlar-Kepez Burnu yukarısı) hattı, bahrîyemizin Çanakkale'de yaptığı ilk işi olarak kabul edebiliriz. Bugün fenerler söndürüldüğü gibi boğazda bir de kılavuz hizmeti kurularak ticaret gemilerinin yalnız gündüz girip çıkmaları ve çıkacak olanların İstanbul Liman Başkanlığı'nın bir belgesini taşımaları kuralı kabul edildi. Bundan başka, gerek görülecek gemilerin muayenesi için de bir muayene heyeti oluşturuldu. Bu vaziyet, boğazın tamamen kapandığı 27 Eylül 1914 gününe kadar devam etti. Boğaz, yabancı savaş gemilerine ise, 4 Ağustostan itibaren kapanmış bulunuyordu.

İlk mayın hattının tesisinden 4 gün önce, Draç sınıfı 4 küçük torpidobot, boğaz dışında gözetlemeye bulunmak ve icabında boğaz savunmasına katılmak üzere Çanakkale'ye gönderildiği sırada, Yeniköy üzerinde dört Yunan uçağı uçmaktaydı.

1.Dünya Savaşının ilk günlerindeki boğaz durumunu bu suretle tespit ettik-

ten sonra, Türk Bahriyesinin bundan böyle vermiş olduğu hizmetleri şöyle sıralayabiliriz:

- 1- Boğaz dışında gözetleme ve keşif.
- 2- Mayın maniaları.
- 3- Deniz Bataryaları.
- 4- Torpido bataryası.
- 5- İki zırhlımızın endirekt atışları.
- 6- Taarruzi hareketler.
- 7- İstanbul-Çanakkale deniz nakliyatının korunması ve Marmara'daki düşman denizatılılarıyla mücadele.

1- Boğaz dışındaki gözetleme ve keşif hizmeti: İlk defa 1 Ağustos'ta Draç sınıfı iki botla başlamıştır. Gündüzleri takım halinde ve geceleri tek tek bot olarak görev alan bu botlar, Imroz ve Bozcaada etrafında dolaşarak, girişten 8 millik bir saha dahilinde tespit edecekleri çıkarma, kaçakçılık ve muhabere gibi hareketlere karşı savaş halinde bulunuluyormuş gibi hareket edecekler, bu saha dışındaki gemilere ise hiçbir müdahalede bulunmayacaklardı. Boğaz Müstahkem Mevkii emrinde bu görevlerine düzenli devam eden bu filotillaya zaman zaman bazı gambot(hücumbot) ve muhriplerimiz de katılmışlar, kılavuzluk hizmetini üstlendikleri gibi, boğaz savunmasında yer almak üzere de talimat almışlardır.

Siyasi durumun kötüleşmesi üzerine yurda çağrılan gambotlarımız (2 Ağustos-27 Ekim arasında çeşitli tarihlerde boğaza geldiler ve keşif hizmetindeki gemiler tarafından içeri alındılar. Bunlar, İzmir'deki Hızırreis ve Palengiderya gambotları(hücum botları), Beyrut'taki Berklefsan torpidobotu ve Kızıldeniz'deki Sakız, Aydınreis, Burakreis, Taşköprü, Nevşehir, Yozgat ve Malatya gambotları ile Beyrut masaha yatından ibarettir.

İngilizlerin el koyduğu iki savaş gemimizin mürettebatı ise, 4 Ağustos'ta Londra elçiliğimize yapılmış olan bildiri ile anavatana çağırılmış bulunmaktaydı.

Keşif hizmeti sırasında karşılaşılan en önemli olay, 10 Ağustos 1914'te yüksek hızla boğaza yaklaşmakta olan iki yabancı savaş gemisinin görülmesi oldu. Bunlar, Akdeniz'deki İngiliz Deniz Kuvvetlerinin takibinden sıyrılarak bize

sığınmakta olan, Almanların Goben savaş kruvazörü ile Breslau hafif kruvazörü idi. Başkumandanlık, daha iki gün öncesinden, bu iki geminin içeri girmelerine izin verilmesini Müstahkem Mevkî Kumandanlığı'na bildirmiş bulunuyordu. Saat 17.00'da Kütahya torpidobotu tarafından kılavuzlanan bu iki gemi, iki saat sonra Çanakkale'ye demirledikleri zaman, on günden beri içinde bulundukları kritik durumun sona ermiş bulunmasından doğan sevinç ve huzur içindiler.

İngiltere hükümetinin, bu gemileri içeri almasını aynı günde protesto etmesini, ertesi günde bir İngiliz kruvazörünün boğaz girişine gelerek kılavuz istemesi takip etti. Kendisine boğazın kapalı olduğu bildirildiği gibi, iki Alman savaş gemisinin içeri alındığı cevabı verildi. İngilizlerin Boğaz girişini kontrol etmesi ve dışarı çıkan gemileri muayenelerinin başlangıcı bu tarihtir.

12 Ağustos'ta karakolda bulunan bir botumuz, Başkumandanlıktan alınmış olan bir emir uyarınca, iki Alman savaş gemisinin satın alınmış olduğunu, boğaz önündeki İngiliz kruvazörüne bildirdi. Aynı gün gelen Berkisatvet ile Taşoz sınıfı 4 muhrip, Başkumandanlığın boğaz savunmasına büyük gemi tahsis etmeye karar vermesi üzerine aynı gün İstanbul'a geri döndüler.

Gündüz ve gece keşiflerine devam eden botlarımız 13 Ağustos'ta, boğaz önlerinde İngiliz gemilerinin 2 savaş kruvazörü ile bir hafif kruvazörden oluştuğunu tespit ettiler. Bu tarihte Çanakkale'den ayrılan Breslau, aynı gün Goben ile birlikte Erdek'te kömür almakta meşguldü. 14 Ağustos'ta Tuzla'ya demirlediklerinin ertesi günü, İngiliz Heyet-i İslahiye Reisî Amiral Limpos, maiyeti ile birlikte donanmadan ayrılmıştı.

16 Ağustos'ta bu gemilere çekilen Türk Bayrağı ile Goben'e verilen (Yavuz Sultan Selim) ve Breslau'ya verilen (Midilli) adları, onların Türk donanmasına katıldıklarını haber veriyordu. Gerçekte ise, değişen şey, gemilerin bandırası, adları ve mürettebatın başındaki şapkanın yerini fesin almasıydı. Savaşın sonuna kadar her iki gemi Alman mürettebatı ile çalışmış ve Almanlar daima (bir Türk-Alman deniz kuvvetleri birlikte çalışmasından) söz etmişlerdir.

19 Ağustos'ta Indomitabile Savaş Kruvazörü Kumandanının Müstahkem Mevkî Kumandanı'na Çanakkale'deki İngiliz Konsolosu eliyle gönderilmiş olan

bir mektubunda (iki geminin halen Osmanlı Hükûmetine ait olup olmadıklarını ve mürettebatın halen nerede bulunduğunu) sormaktaydı. Ertesi günü Akhisar torpidobotumuzun adı geçen kruvazöre götürdüğü cevapta (Almanların Türk mürettebat ile değiştirilmekte olduğunu ve İngiltere'den dönmeleri beklenen Sultan Osman ve Reşadiye mürettebatının varışında bunların da aynı amaca tahsis olunacağını) bildirmiştik. Bu sebep ile botumuz, İngiliz gemilerini 2 muharebe kruvazörü, 3 hafif kruvazör ve 12 muhrip olarak tespit fırsat bulmuştu.

27 Ağustos'ta Çanakkale'ye gelen Amiral Souchon, genel karargah yetkilisi Weber Paşa ile birlikte Mustahkem Meyki Kumandanı'nı ziyaret etti. Bir iki güne kadar boğaza gönderilecek olan Alman subay ve erler Isıklunda görüşülürken içeride bulunan durumdan da bahis açılmış olacak ki, Mustahkem Meyki Kumandanı Cevat Paşa iki gün sonra Başkumandanı'na gönderdiği yazıda (bu görüşmelerden, bir harbe sürüklenmemiz zînetimini elde ettiğini) kaydetmişti. Yine bu tarihle, Amiral Troubridge'e 15 Ağustos'ta boğazdaki abluka filosunun kumandasına üslenmesi bildirilmiş ve boğazdan çıktıkları takdirde Yavuz ile Midilli'ye hücum edilmesi emredilmişti.

29 Ağustos'ta boğaz karakol hizmeti için birkaç gambot (hucumbot) istendi. Zira, bir aya yakın bir zamandır geceli gündüzlü hareket halinde bulunan torpidobotlar fazla yorulmuş ve buntardan Musul, bir hafta önce tamir için İstanbul'a gönderilmişti.

30 Ağustosta, General Vapuru Çanakkale'ye Amiral Merten Paşa kumandasında subay, kıyı topçusu, kâriye ve telefoncu olmak üzere 160 kişilik bir Alman grubu getirdi. Ertesi günü, söz konusu Amiral, Başkumandanlık Yetkili Üyelğine ve Mareşal Amiral Von Usedom da sahil topçu ve askeri birlikler müfettişliğine tayin edilmişlerdi.

5 Eylül'de İstanbul'dan yollanan bir deniz uçağımız, gözlem ve keşif hizmetine ilk defa olarak katıldı. Ertesi gün Alman grubu tabyalara paylaştırılırken, Türkiye'deki Alman Asker Heyet Başkanı ve Alman Elçisi, Türkiye'nin bir an önce savaşa sokulması için memleketlerinden talimat almaktaydılar. Bu sırada Amiral Souchon donanma birinci Kumandanı olmuş, ikinci Kumandanlığa da Yarbay Arif Bey (antlaşma başındaki Donanma K. Tuğamiral Arif Paşa) getirilmişti.

İstanbul'daki İngiliz elçisi ise, durumdan henüz umutlu bulunmakta ve (eğer durum Almanlar lehine bir diktatörük niteliğini alacak olursa, İngiliz donanmasının boğazı forse almasının savaşın sonucu üzerinde ne derece etkili olacağı-
nın incelenmesini) istemekteydi. Bir hafta sonra elçi, aynı soruyu sorduğu zaman kara aleşesi bula (donanmaya yeterli miktarda kara kuvveti eşlik etmedikçe bir fayda beklenemeyeceği) fikrini eklemiş ve bu suretle mesleğinin ehli ve tarih okumuş bir kimse olduğunu göstermişti.

2 Eylül 1914'te Büyükçekmece önünde, Yavuz'daki Amiral Souchon'u top-
la selamlayan donanma aksamı ertesi günden itibaren Marmara'da talim ve manevralara başlamış bulunuyordu. İlk iş olarak Türk Gemi Kumandanlarının yanına, müşavir(danışman) atlatıyla birer Alman subay verildi. Bir hafta sonra gemilerdeki fazla eşya ve ahşap kırmaların çıkarılmasına başlandı. Bu sırada, Souchon'un talim için Karadeniz'e çıkmak konusundaki girişimleri 17 Eylül'de yapılması kararlaştırılmış olan geçit resminden sonraya ertelendi ve bu tarih-
ten sonra da Vekiller Heyeti kararıyla iptal edildi. 17 Eylül'de Marmara'da Prens Adaları arkasında, Padişah V. Mehmet'in huzurunda, Ertugrul yatından seyrettiği bir geçit resmi yapıldı. Yavuz, Midilli, Barbaros ve Turgut, Muavenet ve Taşoz sınıflı dörder muhribin katıldığı bu gösteriden sonra Alman Amirali, Karadeniz'e çıkmak için başvurusunu tekrarladı. Ertesi gün bu izni aldığı sı-
ralarda, boğaz önündeki İngiliz gemileri Bozcaada civarında ateş talimleri yapı-
yor, bizim tarafta da üç torpidobotta bir gambotumuz(hücumbot), bir düşman filosuymuş gibi boğazı zorlayarak topçularımızın hedef takip etme yetenekleri-
ni arttırıyorlardı.

Bundan sonra donanmanın çeşitli tarihlerde Karadeniz'de yaptığı talim ve atışları, 6 ve 7 Eylül'de Başkumandan Vekil Enver Paşanın da katıldığı bir Çanakkale seyahatli takip etti.

28 Eylül'e kadar keşif ve gözelleme görevlerine devam eden botlarımız, İn-
giliz kuvvetlerinin artmakta olduğunu görmüş, hatta bu tarihte ilk defa bunlara iki Fransız zırhlısının katılmış olduğunu tespit etmişlerdi. 20 Eylül'den beri İn-
giliz filosunun kumandasını üstlenmiş olan Amiral Carden'in Fransız gemilerine kumanda eden Amiral Keprat'in hareketi artık bir abluka şeklini almış bulun-
yordu.

26 Eylül'de öğleden sonra keşfe gönderilen Akhisar botu, iki İngiliz muhribi tarafından çevrilerek kendisine (bundan böyle boğazdan çıkacak Türk savaş gemilerinin ateşle karşılaşacağı) bildirilince boğaz, ertesi günü tamamen kapatıldı.

Donanma 3-6 Ekim günlerini Karadeniz'de geçirdi. 7 Ekimde Donanma Komutanı emrine gönderilen üç bot, 13 gün sonra tekrar boğaza geldi. Ekim ayının ilk iki haftası, boğazdaki tabya ve bataryaların atış talimleriyle geçti. Bu ayın başından itibaren buradaki tek uzak keşif vasıtası bir tek uçağımızdan ibaretti.

Bu sıralarda donanmanın Karadeniz'deki Rus limanlarına baskını yapması tekrarlanmış bulunuyordu. 22 Ekim'de Başkomandan Vekili bunu bir yazı ile Souchon'dan talep ederken iki gün sonra da Denizcilik Bakanı Cemal Paşa, gemi Kumandanlarına yolladığı gizli bir emirde (Alman Amiraline kayıtsız şartsız itaat edilmesini) bildiriyordu. 29 Ekim 1914 sabahı Sivastopol, Odessa, Novrosiski önlerinde gürleyen donanma topları, I. Dünya Savaşına girdiğimizi ilan ediyordu. İki gün sonra Ruslar Kafkasya'dan saldırıya geçtiler. İngilizler de 1 Kasım'da Akabe'yi bombardıman ve Urla'daki Beyrut mesaha gemimizi tahrip ettiler. 3 Kasım'da Boğazın giriş tabyalarını on dakika topa tutan 2 İngiliz muharebe kruvazörü ile 2 Fransız zırhlısı, savaş ilanlarını fillen doğrulamış oldular. Çanakkale artık, cehennemi bir mücadelenin arifesinde bulunuyordu.

2- Mayın maniaları: Bahnyemizin boğaz savunmasında gördüğü hizmetlerin başında mayın maniaları gelir. Bu konuda, elde mevcut olanlarla birlikte Haziran 1914'te Almanya'ya sipariş edilmiş olan mayınlar, İzmir limanının Yenikale'de gemiler batılmak suretiyle kapatılmasından sonra (Nisan 1915) çıkarılıp gönderilenler ve sonradan Karadeniz'den çıkanları Rus mayınları kullanılmıştır. İlk mayın hattı, yukarıda da kaydettiğimiz gibi, Havuzlar-Kepez Burnu(*) arasında Selanik gemisi tarafından dökülen 22 mayınla 4 Ağustos'ta tesis edilmişti. Bundan sonrakiler, sırayla şunlardır:

İkinci hat 6 Ağustos 1914	Birinci hattın yaklaşık olarak 800 metre genişliğine (kuzeyine) 26 Mayın Selanik tarafından. (*)
Üçüncü hat 5 Ağustos 1914	Dardanös-Baykuşburnu arası 40 mayın İntibah tarafından(*)

Dördüncü hat 24 Eylül 1914	III.hat güneyinde 29 mayın İntibah tarafından
Beşinci hat 1 Ekim 1914	Anadolu ve Rumeli Hamidiye tabyaları arası 29 mayın İntibah tarafından.
Altıncı hat 9 Kasım 1914	Üçüncü hat kuzeyinin doğu tarafına.16 ma- yın.İntibah tarafından.
Yedinci hat 17 Aralık 1914	Kepez-Havuzlar güneyi. 50 mayın Nusrat ta- rafından.
Sekizinci hat 17 Aralık 1914	Beşinci hat güneyine Samsun tarafından.
Dokuzuncu hat 30 Aralık 1914	2.ve 8. mayın hatları arasına eğik şekilde 30 mayın Nusrat tarafından.
Onuncu hat 27 Şubat 1915	Çimenlik-Dağırmen burnu arası 53 mayın Nusrat tarafından.
On birinci hat 8 Mart 1915	Karanlık Liman, Poyraz-Lodos istikametinde Nusrat tarafından.

Bunlardan başka, anılan hatların (*) işaretli olanlarının geçitlerini kapatmak üzere çeşitli zamanlarda toplam 45 mayın daha dökülmek suretiyle 18 Mart 1915, büyük deniz taarruzuna kadar 403 mayın kullanılmış oldu. Bu zaman zarfında Saros körfezi nihayetinde yapılması olası bir çıkarmaya karşı Kavak Nehri mansabının doğusunda 15 mayınlık ana engel hattı tesisine girişildiyse de elde elverişli bir vasıtanın bulunmamasından vazgeçildi.

Büyük deniz taarruzunun ardından 28 Mart 1915'te Tenger-Domuzdere arasında 9 ve 31 Martta da Tengerdere önünde 10 mayınlık birer hat, Sivrihisar torpidobotu tarafından tesis edildi.

Bundan sonra, Mart 1917'ye kadar esaslı bir mayın faaliyetine rastlamıyoruz. Ancak Kasım 1916'da Başkumandanlık, başlangıçtan beri boğazın kara savunmasını üzerine almış bulunan 5.Ordu Kumandanlığına, Çanakkale'ye yeni bir düşman saldırısından söz edince, bu Ordu Kumandanlığı bir çıkarma ihtimalini dikkate alarak Saros Körfezinin mayınla kapatılmasını önerdi. Bunun kabulü üzerine körfeze çeşitli tarihlerde dökülen mayınların toplamı 128 olup, 30'u Fransız, kalanı da Rus mayınıdır. İlk hat 27 Mart 1917'de İbrice-Dimitri-Köy arasında birleşmiş hattın biraz doğusuna 8,6 ve 5 mayınlık gruplar halinde (48 mayın), ikinci hat ise 25 Mayıs 1917'de yukarıda adı geçen iki mevki arasına 4'er mayınlık gruplar halinde dökülmüştür (28 mayın). Üçüncü defa dökülen

50 mayın, 9, 31 ve 8 mayınlık küçük hatlar halinde sırasıyla ilk hat güneybatısına, ikinci hat güneyine ve Koyun Limanı önüne, kıyıya paralel olarak dökülmüştür.

Hazırlıklara Şubat 1917 ortasında başlanarak bir iskele inşa edilmiş, cephaneye arabaları mayın taşıyacak hale getirilmiş ve körfezdeki deniz vasıtalarına döküş için değişiklik yapılmıştır. 20 Temmuz 1917'de son olarak Gelibolu'ya gönderilen 24 Rus mayını da ikinci hattın takviyesinde kullanılmıştır. Bu engellerin savunması için Tuzla, İbriceburnu, Koyun Limanı ve Saros adalarına toplar konulmuş bulunmaktaydı.

Boğaz dahilinde sonradan yapılmış değişiklikler sonucunda çeşitli tarihlerdeki mayınların durumları şu şekilde idi:

- | | |
|--------------|--|
| Haziran 1918 | (Kepez-Soğanlıdere) bölgesinde toplam 194 mayından oluşan dört hat
(Hisarlık-Kumkale) arasında 26 ve 24 mayınlık iki hat |
| Ağustos 1918 | Söz edilen hatlara ek olarak, Kerevizdere hizasında yatay olarak 29 ve 51 mayınlık iki hat. Bunun 300 m.güneyinde Hisarlık hizasında 29 ve 51 mayınlık iki yatay hat |
| Ekim 1918 | Ağustos 1918'deki yatay iki parçadan oluşan hattın kuzeyinde 52 mayınlık kırk hat şeklinde bir engel |
| 20 Ekim 1918 | Kaldırılan 4 düz ve 1 kırk hat halindeki engellerde ve elde bulunan mayınlarla Çanakkale bölgesinde bir mayın tarlası |

Düşmanlarımızın mayın hatlarımızda ilk mücadeleleri 19 Şubat 1915'te Boğaz giriş tabyalarının geniş ölçüde bombardımanı ile başlar ve 18 Mart 1915'de yapılan büyük saldırı sabahın erken saatlerinde son bulur. 17 Mart 1915'te Erenköy üzerinde uçan bir İngiliz uçağı da, tıpkı mayın arama tarama gemileri gibi, bu bölgenin temiz olduğunu rapor etmişti.

25 Nisan 1915'te Gelibolu Yarımadasının altı çeşit yerine ve Kumkale'ye yapılan çıkarmalardaki küçük ölçüde arama taramalar, bundan hariçtir. Düşmanın bu amaç için kullandığı balıkçı gemilerinin mürettebatı kuvvetli bir akıntıya karşı mükemmel çalışmışlar ve fakat şiddetli ateşimiz karşısında yılgınlık göstermişlerdir. Bu sırada batan ve hasara uğrayanları olmuştur. Gece yapılan

bu hareketlerin bir sonuç vermediği anlaşıncaya, nihayet bu meselenin gündüz halledilmesine karar verildi.

Boğazı yalnız deniz kuvvetiyle zorlamanın bir fayda vermeyeceği hakkında Lord Fisher, Amiral Sir Persey Scott, Amiral Sturdee ve Amiral Jackson'un ile-ri sürdüğü düşünceler, Churchill'in kararı üzerinde etkili olamadı. Bu konuda fikirleri sorulmamış olan Fransızlar, girişimi endişe ile karşılamışlar, Admiralty'nin henüz oluşum halinde bulunan Kurmay Heyeti ise Churchill'in isteklerine uymuş idi.

Tarihimizde aynı bir yer işgal eden 18 Mart 1915 Muharebesini etrafıyla anlatacak değiliz. Düşmanlarımızın yenilgiyi ile sonuçlanan, Türk'ün kahramanlık ve fedakarlığını bir kere daha dünyaya ispat eden bu tarihi olaya burada değinmemiz, mayınlarımızın oynadığı büyük rol dolayısıyladır. Bu mayınlar, Nusrat mayın gemisinin 8 Mart 1915 sabahı, puslu ve yağışlı bir havada, düşman kontrolü altındaki Erenköy koyuna döktüğü hatta aittir. Birleşik filonun 3 zırhlı (Bouvet, Irresistible ve Ocean) kaybetmesi ve bir muharebe kruvazörünün (Inflexible) ağır hasara uğraması, bu mayınların eseridir. Bakınız, bazı yabancı eserlerde buna dair ne deniyor:

General Aspinall Oglender'in (Gelbolu Askeri Harekatı) adlı eserinden:

(Pek uygun başlamış olan gün, bu bilinmeyen mayın hattının o olağanüstü ve ortalığı kınıp geçiren başansı yüzünden tam bir başansızlıkla sona erdi. Bu yirmi altı mayının seferin talihi üzerindeki etkisi ölçülemez).

Sir Colben Körbet'in (Harekat-ı Bahriye adlı kitabından):

(Bu felaketlerin gerçek nederi anlaşıncaya kadar çok zaman geçmedi. İşin gerçeği şu idi ki, 8 Mart gecesinde Türkler haberimiz olmadan Erenköy koyuna sahile paralel olarak 26 mayın dökmüştür, bizim balıkçı gemileri de yaptıkları aramalar sonucunda bunlara rastlamamışlardı. Türkler bu mayınları özel amaçla sahamıza dökmüşler, gösterdiğimiz bütün hassasiyete rağmen baş döndürücü bir zafer kazanmışlardır.)

Nihayet Çanakkale seferinin teşvikçisi ve savunucusu olan Churchill de şöyle diyor: (1915 yılında bütün Avrupa'da milyonlarca insanın hayatı ortaya konmuş, büyük saldırılar yapılmakta idi. 3-3 milyon asker ölü ve yaralı bulun-

makta, dört-beş bin savaş gemisi denizde dolaşmaktaydı. Fakat bunlardan hiçbirisi Nusrat'ın döktüğü mayınlar kadar savaşın devamına ve düşmanın geleceğine etkili olacak bir başarı gösterememiştir).

Churchill, denizden taarruzun tekrarlanması önerdiği zamanı, Birleşik filolar kumandanı Amiral De Robeck, mayın tehlikesinin olağanüstü büyük olduğunu ileri sürerek buna taraftar olmamış ve neticede, boğazın yalnız deniz kuvvetiyle zorlanması fikrinden 23 Mart 1915'te vazgeçilmişti.

3- Deniz Bataryaları: Gerek mayın manialarının savunmasında ve gerekse gemilerle savaşta deniz bataryalarının hizmeti, hatırı sayılır derecededir. Boğaz seferber olduğu zaman burada deniz topu olarak yalnız, (Dardanos) bataryasındaki iki on beşlik top (Muini Zafer korvetinin topları) vardı. (Asarı Tevlik) zırhlısından çıkanlar 3-5'lik top da Ekim 1914 başında Çanakkale Savaşları sırasında düşman gemilerinin başlıca hedeflerinden birini oluşturmuştur. Kara Üsteğmeni Hasan ve Tegmen Mevsuf Beylerin kumandasındaki bu batarya kahramanca çarpışmış. 18 Mart 1915'te her iki subayın şehit düşmesiyle, (Hasan Mevsuf) adını almıştır.

18 Mart 1915'e kadar kurulu olan deniz bataryaları şunlardır:

Mesudiye bataryası	2 Ocak 1915	Baykuştepe eteği	3-15'lik
Muini Zafer bataryası	Şubat 1915	Baykuştepe doğusu	4-7,5'lik
Berki Satvet bataryası	Mart 1915	Akyarlar Doğusu	4-5,7'lik
Ertuğrul bataryası	Şubat 1915	Mesudiye yakınında	4-5,7'lik
	Mart 1915	Kumburnunda	6-4,7'lik
	Şubat 1915	Kepez burnu	3-5,7'lik
	Şubat 1915	Kepez burnu	3-7,5'lik

Sonradan konarlar ise, aşağıda sıralanmıştır:

Turgut bataryası	26 Mart 1915	Soğanlıdere mansabı sağ	4-6,8'lik
Barbaros bataryası	14 Nisan 1915	Soğanlıdere mansabı solu	3-10,5'lik
Alman bataryası	14 Nisan 1915	Soğanlıdere	4-8,8'lik
Berki Satvet bataryasına ilave	14 Nisan 1915	Akyarlar doğusu	2-5,7'lik

Peyki Şevket	Eylül 1915	İntepe	2-10,5'luk
Yavuz topu	19 Haz.1915	İntepe-Çataltepe	1-15'lik
Mesudiye topu	14 Nisan 1915	İntepe	1-15'lik
Mesudiye topu	Ağustos 1915	Nara	1-7,5'luk
Mesudiye topu	Ağustos 1915	Boğalı	2-5,7'lik

Bunlara ek olarak, yüzer bir batarya olarak kullanılmak istenen (Mesudiye) zırhlısı gelir ki, buna biraz yakından değineceğiz:

1874 yılında İngiltere'de yapılan ve 1901'de Ceneva'da değişim gören bu kırk yaşındaki gemi Amiral Souchon tarafından donanmanın küçültülmesi sırasında eski bir tekne olması ve iki ağır topunun iç zıvanası yenilenmek üzere İngiltere'de bulunması dolayısıyla donanmadan ayrılmış ve bir yüzer batarya olarak kullanılmak üzere Çanakkale'ye gönderilmişti. 5 Eylül 1914'te buraya gelen gemiye başlangıçta Harıdiye ve Namazgah tabyalarıyla birlikte çalışmak görevi verildi. Bir müddet sonra genel karargah yetkilisi Amiral Mertens Paşa, Mesudiye'nin Sarısığlar Koyuna demirlenmesini ve bu surette boğaza dönük iskele bordasındaki 6-15'lik toptan faydalanılmasını önerdi. Bu öneri 17 Eylül'de uygulamaya konarak adı geçen koyda Hacıpaşa çiftliği önüne 5 kulaca demirlenerek kıçtan şamandıraya bağlandı ve karaya dönük sancak bordasındaki 6-15'lik topun çıkarılmasına başlandı.

Gemi Kumandanı daha 10 gün önceden Müstahkem Mevki Kumandanlığı'na gönderdiği yazıda, gemisinin bu şekilde kullanılmamasının doğru olmayacağı ve tüm toplarının çıkarılarak bunlarla batarya teşkilinin uygun olacağını bildirmişti. Geminin yukarıda bildirilen şekilde tespitinden bir hafta sonra genel karargahın da aynı fikirde olduğunu Sahil Tahkimat (Sağlamaştırma) ve Torpil Kıtası (Askeri Birlikleri) Müfettişliğine bildirmesine rağmen gemi, mahallinde tutulmuş ve şu görevleri almıştı.

1-Küçük toplarıyla mayın hallerini savunmak, 2-Torpedo hücumlarını def etmek. 3-15'lik toplarıyla uzak mesafeden savaş.

İzlenen yolun yanlışlığı, 13 Aralık 1914'te kendini gösterdi. Bu tarihte Amiral Karden'in emrindeki üç İngiliz ve üç Fransız denizaltısından B-11 markalı İngi-

İz denizaltısı beş mayın hatumızı geçmeyi başararak, 800 metreden attığı torpido ile Mesudiye'yi iskele kıç omuzluğundan vurdu. On dakika içerisinde iskele tarafına devrilen geminin on makine subayı ile on dört güverte eri şehit oldu. Kurtarılan 53 subayla 569 erden 47 subay ve 313 er İstanbul'a gönderildikten sonra kalanlarla gemiden önce çıkarılmış 3-15'lik topa tesis edilmiş olan Baykuş bataryası donatıldı ve oluşturulan iki bölük ile de kıyı gözétleme istasyonları kuruldu. İngiliz denizaltısının cidden ustapa ve korkusuzca olan bu hareketi, Kumandan ve mürettebatının nişan ve maddiyalar verilmesiyle ödüllendirilmiştir.

Bundan sonra Mesudiye'den çıkarılan 7.5 ve 5.7'lik toplara çeşitli tarihlerde bazı bataryalar oluşturuldu. (Karada bir top denizde bir gemiye eşittir) sözünün yurürlükte olduğu bir zamanda eski de olsa bu gemiyi bir düşman hücumuna arz etmek hiç de uygun görülmeyecek bir harekettir. Gemiye kurtarması mümkün olan bir sıkıa ağının ihmal edilmiş olması da eleştiriye değer diğer bir noktadır. Herhalde bir denizaltının bu derece tehlikeli bir maceraya atılamayacağı o zaman için biraz daha haklı olarak kabul edilmiş olsa gerek. Hava tehlikesi hiç söz konusu değildi.

Baykuş bataryası, özellikle 18 Mart 1915 Savaşı'nda Bouvet Fransız zırhlısı üzerinde sağladığı isabetlerle kendini gösterdi.

Deniz bataryalarındaki toplardan bir kısmı sonradan 5.Ordu emrine verilmek üzere kara savaşlarında da iş gördü. Bunların miktarı 5-10,5'lik, 3-4,72'lik ve 4-3,7'liktir. Bu arada donanma gemilerinin bazılarında çıkarılan ısıldaklar da Müstahkem Mevkî'nin savaş yeterliliğinin artmasına önemli derecede yardım etmiştir.

Düşman, Gelibolu Yarımadasını boşalttıktan sonra bu bataryalarda değişim yapılarak bir kısmı Seddülbahir ve Kumkale bölgelerine nakledildi. Amaç, düşmanı hafif deniz kuvvetlerinin emniyetle yaklaşmasını önlemek ve kendi kuvvetlerimizin emniyetle girip çıkmasını sağlamaktır. Hepsini 15,10,5 ve 8,8'lik 17 top olmak üzere Anadolu yakasında 5 ve Rumeli yakasında 4 batarya kuruldu. İntepe grubuyla birlikte Boğaz geniş bölgesi bataryaları şunlardan oluşmaktaydı:

Anadolu yakası

Subaşı	2-15'lik
Yenişehir	1-15'lik
Yavuz	1-15'lik
Turgut	2-10,5'luk
Usedurn	3-8,8'lik

Rumeli Yakası

Tekeburnu	1-15'lik
Gözcütepe	2-15'lik
Harap kale	2-10,5'luk
Alman	3-8,8'lik

Bu bataryalar özellikle 1916 yılında boğaza yaklaşan düşman gemileriyle çarpışmışlar, bu sırada Kumkale'deki 15'lik top ve bazen seyyar bir hale getirilen 8,8'lik batarya, zaman zaman Bozcaada'daki tesisleri bombardıman etmiştir.

Bu bataryalar dışında Ocak 1917 başında Almanya'dan getirilen ve Seddülbahir bölgesine konan 21 cm'lik bir gemi topu vardı ki, boğaza karşı harekatta bulunan düşman deniz ve hava kuvvetlerinin bir üssü olan İmroz Adasını ateş altına almakla görevlendirilmişti. Bazen uçak gözetlemesiyle atış yapan bu top bir yıl sonra ateşini Saros Körfezi'ne de yönleltebilecek bir duruma gelmiş bulunuyordu.

Son bir yeni tesis olarak 1918 yılı Ekim ayı başında Turgutreis zırhlısının 1-28 cm'lik topu için Seddülbahir'de bir mevzi hazırlandıysa da yaklaşan anlaşma bu topun konulmasına meydan vermedi.

4- Torpido Bataryası: Savaşın önce Çanakkale'nin savunma projesini hazırlamakla görevlendirilen heyet arasındaki deniz uzmanı Alman Amiralı Von Schack, Temmuz 1914 başında verdiği raporun ikinci kısmında, torpido bataryalarının mayın hatlarından daha etkili olacağını kaydetmiştir.

Ağustos 1914 ortasında Başkumandanlık Turgut ve Barbaros zırhlılarından çıkarılmış olan 45cm.'lik torpido kovanlarının mevzilerinin tespiti Müstahkem Mevki'den istemiş bulunuyordu. Dört gün sonra boğaza gelen bu iki kovan, daha önce Çimenlik önündeki bir dubaya yerleştirilmiş olan diğer bir kovanla birlikte Kilitbahir'in Namazgah mevkiine tabya edilerek ilk atış talimini 18 Şubat 1915'te Başkumandanın huzurunda yaptı. Elde başka kovanın bulunmaması ve torpidobottardan çıkarılmalarının da uygun görülmemesi dolayısıyla

bu çeşitten başka tesisler yapılmadı. Bununla beraber boğaz emrindeki botlar, icabında birer yüzen torpido bataryası olarak görev yapmak konusunda talimat almış bulunuyorlardı.

Torpido bataryası, 21 Ekim 1915'te periskopu görülen bir İngiliz denizaltısına ve dört gün sonra da boğazdan çıkmakta olan bir diğerine olmak üzere iki defa kullanmış fakat bir isabet sağlanamamıştı.

Birleşik filo, bu çeşit bataryaların varlığını fazlasıyla kabul etmiş olacak ki, 25 Şubat 1915 bombardımanında Seddülbahir'in güney kıyısına ayrı bir gemi tahsis ederek burada varlığını kabul ettiği bu çeşit tesislere zarar vermek istemişti.

5- İki zırhlımızın endirekt atışları: Mart-Ağustos 1915 sonuna kadar yapılan bu atışlarda Barbaros ve Turgut zırhlıları görevlendirildi. I.Dünya savaşı çıktığında 29 yaşında olan bu iki gemi, birbirini kovalayan İtalyan ve Balkan Savaşları'ndaki devamlı faaliyetleriyle büsbütün eskimiş ve donanma dahilinde görev alamayacakları için Çanakkale savunmasına tahsis olunmuşlardı.

Görevleri şunlardan ibaretti:

1- Boğazı geçmeyi başaracak Birleşik filoları son bir savunma hattında karşılamak.

2- Düşmanın yaptığı endirekt atışlara karşılık vermek.

3- Düşmanın çıkarma yerlerini topa tutmak.

Boğazlar Genel Kumandanı Mareşal Von Usedom Paşa ile mailyelini taşıyan Barbaros zırhlısını Turgut, ilk defa 14 Aralık 1914 akşamı Çanakkale'ye gelerek gereğinde boğaz savunmasına katılmak üzere beş gün Karabîga'da emre hazır durumda kaldılar. Bundan sonra geri dönüşle 16 Şubat 1915 tarihine kadar Marmara'da talim ve atışlarına devam eden bu iki gemi ertesi gün Donanma ilünci Kumandanının idaresi'nde tekrar Çanakkale'ye geldi. 27 Şubat'a kadar Nara-Gelibolu bölgesinde hareket halinde bulunan Barbaros ve Turgut, Birleşik filoların 19 ve 25 Şubat 1915 tarihlerinde boğaz savunmasına karşı yaptığı saldırılar sırasında savaşa hazır ve engeller arkasında düşman gemilerini karşılamaya hazır durumda idiler. Donanmamızın diğer gemileri de bu sırada aynı amaçla Marmara'da ve İstanbul Boğazı civarında tertibat almış bulunuyorlardı. Fakat bilindiği üzere, düşmanın bu iki taamuzu, ileride yapa-

cakları büyük zorlamanın bir provasıydı.

İlk endirekt atışımız, 4 Mart 1915'te Kılıbahır'ı bombardıman etmekte olan Queen Elizabeth savaş gemisine karşı Barbaros tarafından yapıldı. Azami atış mesafemiz 150 hektometre olduğundan, düşman, bunun dışına çıkarak 38'lik toplarıyla atışa devam edebildi.

Bu atışların her defasında, Boğazlar Umumî Kumandanlığı'ndan talimat alınmakta ve zırhlılar, denizatılara karşı bir koruma vasıtası olarak bombardımanda birer vapur bulundurmaktaydılar. Başlangıçta demiri olarak yapılan bu görev sonradan makinelerle yerinde tutturmak suretiyle görüldü. Bazen nöbetleşe ve bazen de birlikte yapılan bu atışlar için önce yarımada üzerindeki göz-cü ve muhabere postalarının faydalanıldı. 3 Nisan 1915'ten itibaren de göz-zetleme merkezleri oluşturuldu ve bu merkezler birbirlerine telefonla bağlandığı gibi yardımcı hedefler olarak da yetetiler diildi. Bu düzen ancak 25 Nisan 1915'te (düşmanın büyük çıkarma yaptığı günde) bitirilmiş bulunuyordu.

25 Nisan 1915'te değişik yerde karaya ayak basan kuvvetlerden Anburundakiler Turgut'un ateşine maruz kaldıkları gibi buradaki nakliye gemileri de uzaklaşmak zorunda kaldılar. Çıkarması işi bu yüzden tezhlaca sekleye uğradı. Düşman gemilerinin daha uzağa atış edebilmeleri ve bunu sabit balonla düzenleyip idare edebilmeleri, iki zırhlımızı daima zor duruma sokmuş, bazen ateş kismelerine sebep olmuş ve fakat bütün bunlara rağmen imkan dahilinde karşılık vermelerinin önüne geçememiştir.

27 Nisan'da her iki gemi görevlerine devam ederler ve düşman üzerinde etkili oturlarken Barbaros'un orta taret sağ namlusunun parçalanması neticesi 15 kişi yaralandı. Aynı tarihte her iki geminin AE-2 Avustralya denizatısının hücumuna maruz kalması, bundan böyle atışların nöbetleşe yapılması kararının alınmasına sebep oldu.

Mayıs 1915 başında 5. Ordu Kumandanlığı Yavuz gemisinin yardımını istediysse de, bir tek geminin tehlikeye atılmasının doğru olamayacağı ve bir de atış yerindeki sahanın bu büyük geminin manevra yapmasına pek uygun bulunmadığı düşüncesiyle bu istek reddedildi.

Kilya, Maydos ve Boğalı önlerinden yapılan atışlarımız, Ağustos 1915 sonuna kadar devam etti. Turgut, 5 Temmuz'da atış yaparken baş taret sol topu parçalandı, 5 kişi öldü ve 31 kişi yaralandı.

8 Ağustos'ta düşmanı Anafartalar'a (Suvla'ya) çıkarken Turgut'un topları bu bölgeye tabiatıyla erişememiş, askerlerin moralini arttırmak amacıyla, Anıburnu bölgesine atış yapmakla yetinmek zorunda kalmıştır.

Aynı tarihte Çanakkale'ye gelmekte olan Barbaros, Bolayır önlerinde E-11 İngiliz denizaltısı tarafından batırıldı. Yalnız kalan Turgut'un bundan sonraki faaliyetlerinde kayda değer bir olaya rastlamıyoruz.

6-Taarruzi Hareketler: Çanakkale Kara Savaşları devamında Türk Deniz Kuvvetleri, Karadeniz'de de faaliyette bulunmak suretiyle, iki cephede çalışmıştır. Böyle olmasaydı da donanmamız, iki büyük devletin Çanakkale önlerindeki filolarıyla karşılaşabilecek güçte değildi. Şu hale göre: yapılacak iş, uygun fırsatlar oluştuğunda küçük hücum hareketlerinde bulunmaktır.

İlk taarruzi hareket olarak, Nusrat'ın 8 Mart 1915 sabahı erkenden Erenköy koyuna döklüğü mayın savunmasını kabul edebiliriz. Bu bölge düşman kontrolü altında bulunduğuna göre bu harekete pekala (taarruzi) niteliğini verebiliriz. Bu harekete yukarıda değindiğimizden tekrarına gerek görmüyoruz.

İkinci taarruzi hareket, Demirhisar Torpidobotunun Kuzey Ege Denizinde kısa süren faaliyetidir. Bu gemi 7 Mart 1915 akşamı, boğaz önündeki düşman gemilerinden sıyrılmak suretiyle Ege'ye çıkmayı başarmıştır. Amacı: İzmir'i üs kabul ederek Kuzey Ege'deki düşman nakliyatını rahatsız etmektir. Küçük gemimiz bu cüretli hareketinden maalesef fazla bir şey elde edemedi. 11 Mart 1915'te İzmir Körfezi girişinde Ern Rikmers adlı İngiliz deniz uçak gemisini yaralaması tek başarısıdır. Son olarak, körfezin kuzey kıyılarına sokularak karakoldaki İngiliz muhriplerinden kendini saklamak suretiyle İzmir'den ayrılan Demirhisar ertesi günü İskitroz Adası civarında Manitau nakliye gemisine hücum ettiyse de attığı torpidoların iyi çalışmaması, bu avı elinden kaçırmasına sebep oldu. Üstelik kendisi de olaydan haberdar olan üç İngiliz muhribinin saldırısından ancak Sakız adasının Kalamari Körfezi kıyılarına baştan kara ve gemiyi imkan dahilinde tahrip etmek suretiyle kurtulabildi. Yunanlılar tarafından enter-

ne edilen 34 kişilik mürettebatından Alman olanlar, hükümetlerinin girişimleri ile ülkelerine iade olundu. Türkler ise ancak, Bağımsızlık Savaşımızın ardından yurda dönebildiler.

Üçüncü taarruzi hareket, Goliath İngiliz zırhlısının Muavenet-i Milliye muhri-bimiz tarafından batırılmasıdır. Fransızlar, Seddülbahir cephesinde Kerevizde-re'de tutmuş oldukları mevzî ele geçirmek için yaptığımız devamlı gece hü-cumları karşısında fazlaca yıprandıklarından düşman savaş gemilerinin yardı-mını istemişlerdi. 12/13 Mayıs 1915 gecesi, Goliath ve Cornwallis zırhlıları bu amaçla Mordo Koyuna demirlemiş bulunuyorlardı. Gerek bunların gerekse bundan öncekilerin ateşleri karşısında kuvvetimiz zarar görmeye başlayınca 5.Ordu K.lığı buna bir çare bulunması konusunda Boğazlar Kumandanlığı'na başvurdu. Bu makamın Donanma Kumandanlığı ile bağlantı kurmasıyla başta, bu düşman gemilerini yok etmek için Drag sınıfı üç botun kullanılması düşü-nüldüyse de, bunların teker kovan taşımaları ve taarruz bölgesinin darlığı dola-yısıyla flotilla halinde sevk ve idarenin güçlüğü dikkate alınarak bundan vaz-geçildi ve nihayet (Muavenet) bu işe tahsis edildi.

Muavenetin 13 Mayıs saat 1.13'te attığı torpidolar 'Goliath'ı üç yerinden vu-rarak mürettebatından 570 kişi ile birlikte sulara gömdü. İngiliz savaş tarihinin (ustaca ve korkusuzca) olarak nitelendiği bu hareketin haberi ertesi gün İngiltere'ye vardığında şimdiye kadar yaptıkları saldırıların (Birinci ve İkinci Kırte Sa-vaşlarının) başarısızlığı karşısında ne yapacağını şaşırان İngiliz Savaş Meclisi Çanakkale meselesini yeniden incelemek üzere toplantı halinde bulunuyordu. Olay bir bomba tesiri yapmış ve modern Queen Elizabeth savaş gemisinin derhal Kuzey denizine alınması sorununu doğurmuştu.

Yukarıda anlatılan üç hareketin Türk gemilerine ait bulunması karşısında bunların dördüncüsü, mürettebimiz Almanya'nın sularımıza göndermiş olduğu denizaltılardan U-21 tarafından yapılmıştır. Başkumandanlığın ve Amiral Souc-hon'un Alman hükümeti karşısında yaptıkları girişimlerin olumlu bir sonucu olarak Mayıs ortalarından itibaren savaşın sonuna kadar sularımıza çeşitli tip-lerde 13 denizaltı gelmiş, Karadeniz ve Ege'de harekatta bulunan bu gemiler-den dördü Karadeniz'de mayınla batmış, bin karaya oturmuş, biri Bulgar Bah-riyesi'ne devredilmiş, dördü Akdeniz'e intikal etmiş ve son dördü de Mondros Antlaşması'nın ardından Odessa'ya gitmek üzere İstanbul'dan ayrılmıştır.

Wilhelmshafen'den hareketle Atlas Okyanusu-Akdeniz-Kataro limanı yoluyla Çanakkale önlerine gelen U-21, 25 Mayıs'ta Kabatepe önünde Triumph ve iki gün sonra da Seddülbahır önünde Majestic İngiliz zırhlılarını batırmayı başardı. Muavenet'in zaferinin ardından bu iki büyük başarı düşman için büyük bir darbe oldu. Büyük savaş ve nakliye gemileri derhal adalara çekildi. Kara kuvvetlerini koruma görevi bundan böyle muhriplere ve nakliyat işi de küçük gemilere verildi. Düşman, 15 gün içinde 40300 ton tutan üç zırhlısını kaybetmişti.

Beşinci hareketi Yavuz ile Midilli'nin 20 Ocak 1918'de Imroz adasına yaptıkları baskın teşkil eder.

Almanlar savaş tarihlerinde Yavuz ile Midilli'den (Türk sularındaki Alman deniz kuvveti) olarak söz ederler. Buna göre hareketin Alman Bahriyesi'ne ait olacağı gibi bir düşünce ileri sürülebilirse de her iki gemide devede kulak gibisinden de olsa küçük bir Türk mürettebatın bulunuşu ve 4 Türk muhrbinin de bu harekete katılmış olması ve nihayet; akının Türk bayrağı altında yapılmış olması bu önemli olayı da yazımız çerçevesi içine almayı gerektirmektedir. Diğer taraftan, Çanakkale Müstahkem Mevkii de, silah başı yapmak ve uçaklarını gereğinde bu iki geminin korumasına tahsis etmek suretiyle bu harekate katılmıştır.

Bilindiği gibi, Muavenet, Örnek, Basra ve Samsun muhripleri de bu harekete katılmışlar ve Boğaz ağzını kontrol görevini almışlardı. Hareket, çok gizli tutulduğundan keyfiyetten yalnız Boğaz haberdar edilmiş bulunuyordu.

19 Ocak 1918, akşama doğru Marmara'dan hareket eden filo, ertesi sabah 06.00'da Boğazdan çıktı. Önce Imroz'a yönelerek buradaki Reglan ve M 28 monitörleri batırıldı, telsiz ve işaret istasyonu ile hava alanının akaryakıt depolarına zarar verildi. Düşman, olaydan ancak bombardıman başlangıcında haberdar olabilmiş ve kuvvetlerini alarme edebilmişti.

İkinci hedef Mondros üssü idi. Fakat Midilli'nin 5 mayın isabetiyle batışı ve Yavuz'un 3 mayına çarpması, hareketin bu kısmının uygulanmasına imkan bırakmadı. Geri dönüş seyrine başlayan ve düşman muhripleriyle uçakları tarafından takip edilen Yavuz saat 11.30'da Nara'da olundu. Altı gün devam eden

kurtarma işi sırasında 276 çıkış yapan İngiliz uçakları Yavuz'a toplam 15.4 ton bomba atılırsa da ancak iki bomba isabet ettirebüdiler. Korfudan kalkarak Yavuz'u imha amacıyla 23 Ocak'ta Nara'ya gelen E-14 denizaltısı hedefini bulamayınca hiddetini İntibah, Nusrat ve Kemalreis gemilerine saldırmakla yatıştırmak istedi. Attığı torpidonun yakındaki batık bir gemiye vurması sonucu ortaya çıkan patlamanın etkisiyle hasara uğradığı anlaşılan ve adı geçen üç geminin ateşi altında uzaklaşan denizaltı, Boğazdan çıkarken Kumkale önünde su üstüne çıkmaya mecbur kalınca bataryalarını tarafından batırıldı. Altı gün sabit kalan Yavuz, yapılan devamlı hava hücumları ile etkisiz kalmış, bir monitörün Saros körfezinde yaptığı endirekt atış da hiç başarılı olamamıştır. Midilli'de iki subay, bir gedikli subay ve 29 erimiz şehit oldu, esir düşen beş erimiz İngiliz muhripieri tarafından kurtarılmıştı.

Boğaz önünde düşman manevralarının takviyesine sebep olan bu hareket, iki değerli ve modern gemiyi tehlikeye sokacak şekilde önemli bir amaç ve hedefi içermez. Çanakkale'de kara savaşları duraklı iki yıl olmuş, düşmanın bundan sonra hava ve deniz saldırılarının ise layık olduğu karşılığı görmesiyle sonuçlanmış. Bilhassa Seddülbahir'deki 21 cm.'lik gemi topu İmroz'u pekala baskı altında tutabilmekteydi. Karadeniz ve Çanakkale'de yapacak bir şey kalmadığını gören ve Eylül 1917'den beri Türk donanmasına kumanda etmekte olan Tümamiral V.Passchwitz'in bir faaliyet göstermek istediği anlaşılıyor. Daha önce genel karargahımız karşılaşılabilecek tehlikeler karşısında böyle bir hareketin degmeyeceğini söylemiş ve fakat Alman Deniz Kurmay Başkanlığı, Amiral'i hareketinde serbest bırakmış. Gerçi baskın ustalıkla yapılmış, gadil avlanan düşmana zarar verilmiş ve bu olay Avam kamerasında şiddetli tartışmalara sebep olmuş, fakat buna karşılık güzel bir kruvazör ve onunla birlikte değerli bir personel grubumuzu kaybetmiştik.

Burada özellikle kaydedilmesi gereken bir olay vardır: 20 Aralık 1917'de İmroz civarında hareketleri kalmış küçük bir düşman gemisi görülüyor. Bataryalarımızın ateşi ile köprüüstü harap olmuş ve iki ambarından yara almıştı. Ertesi günü gemimiz tarafından boşatılmasına başlanıyorsa da bunun farkına varan düşman beş gün devam eden bombardımanı ile nihayet gemiyi işe yaramayacak hale getiriyor. İşte bu gemiden çıkardığımız eşya arasında, Çanakkale Boğazı girişiyle İmroz civarını ve çizilmiş bazı düz ve noktali hatları içeren bir harita elimize geçiyor. Beşinci Ordu Kumandanlığı bunu ancak akın hareketi

öncesi son dakikada Donanma Kumandanlığı'na gönderiyor. Bu hatları birer mayın maniası olarak kabul eden donanma kurmayı düşman manialarının yeniden incelenmesi yönünde hareket etmiyor ve buna sebep olarak da kararlaştırılmış hareketin düşman tarafından öğrenilmesi tehlikesini, vaktin darlığını ve bir de eldeki arama tarama gemilerinin az miktarda oluşunu gösteriyor. Beşinci Ordu Kumandanlığı gibi denizle de ilgili bir cepheye komanda eden makamda bir deniz uzmanının bulunmayışı ve hemen gönderilmesi gereken haritanın harekate başlamak üzere bulunduğuş bir sırada Donanma Kumandanlığı'na geliş büyük bir hata olmuştur. Haritada kurşun kalemle çizilmiş olan hatların olası tehlikeleri gösterdiği ancak anlaşılabilirdi.

7-İstanbul-Çanakkale Deniz Nakliyatı: Gelibolu Yarımadasındaki kuvvetlerimizin her bakımdan beslenmeleri konusunda yapılacak nakliyat için üç yol vardı:

- a) İstanbul-Çanakkale deniz yolu.
- b) Uzunköprü'ye kadar tren ve buradan Bolayır'a kadar kara yolu.
- c) Anadolu tarafından Boğaz'ın güney kıyısına giden yollar ve buralardan kuzey kıyısına yapılacak aktarmalar.

Bunların içinde en kolay ve verimli şüphesiz deniz yolu idi. Düşman da bunu takdir ettiği içindir ki çıkarma günü olan 25 Nisan 1915'de ilk denizaltısını (AE-2 Avustralya gemisi) Marmara'ya sokmayı başarmış ve yarımadanın boşalttığı tarihe kadar bu cinsten çeşitli gemilerini söz edilen denizde faaliyette bulundurmıştır.

Çanakkale'de Birleşik Kara Kuvvetleri Kumandanı General Hamilton, Lord Kitchener (denizaltı gemilerimizden biri Marmara'ya girip de bandirasını gösterecek olursa, Gelibolu Yarımadası üzerindeki Türklerin hepsi aman diyecektir) yolunda bir söz kaydeder. Fakat hiç de öyle olmamıştır.

İstanbul-Çanakkale deniz bağlantısının korunması, Türk Bahriyesi'ne düşen görevlerin en önemlisi idi. Bu bağlantının kesilmesi Çanakkale savunmasının sona ermesine sebep olabilirdi. Beşinci Ordu Kumandanı L.Von Sanders'in (Türkiye'de beş sene) adlı kitabında bundan özellikle bahsetmesi ve düşman denizaltılarının aylarca sarf ettiği çabalar bu gerçeği ispat etmektedir.

Çanakkale cephesinde ilk denizaltı olayı Mesudiye zırhlısının 13 Aralık 1914'te B-11 denizaltısı tarafından batırılması ile başlar. Boğazda ve Marmara'da denizaltılara karşı önlem alınmasının başlangıç tarihi bugündür. Başta Çanakkale bölgesinde iki gambot, Marmara'da bir gambotla bir vapur ve doğu kısmında da üssü Mudanya olmak üzere bir yat tahsis edildi. Boğazın maruz kaldığı ilk büyük bombardıman tarihli olan 19 Şubat 1915'den itibaren de iki gemiyle İstanbul Limanı-Hisarlar arasında bir karakol hizmeti kuruldu. O zaman bir denizaltıyı keşfetmek ancak periskopunu görmekte, tahribi ise top ateşi ile dövmekle mümkündür. Bilindiği gibi, hidrofonlar ve su bombaları I.Dünya Savaşı'nın sonradan ortaya çıkardığı mücadele araçlarıdır.

Aldığımız bu önlemleri aşağıda yazılı diğerleri takip etti:

- a) Nakliye gemilerinin emniyete alınması.
- b) Bir denizaltılarla mücadele grubunun teşkil.
- c) Gözetleme istasyonlarının kurulması.
- d) Bu konuda deniz uçaklarından faydalanma.
- e) Önemli liman ve iskelelere top konması.
- f) Mania ağları.

a) Nakliyatı emniyete alan çeşitli tipteki torpidobot ve gambotlarımızın adedi korudukları ticaret gemilerinin miktarına ve o sırada başka bir görev alıp almadıklarına göre değişmiştir. Bu hizmeti yaparken zikzak seyredersek denizaltılar baskı altında tutmaya ve saldırı imkanı vermemeye çalışmışlardır. Bunun dışında -diğer bahriyelerde de olduğu gibi- ellerinde başka ne bir keşif ne de bir tahrip vasıtası vardı.

1915 yazında Marmara'da denizaltı faaliyeti arıp tamir ve Karadeniz'de görevlendirme gibi sebeplerle emniyet gemilerinin sayısı da azalınca bir kısım nakliyeler ve yedeklerinde mavnalar çeken gemiler kıyı seyri yapmak suretiyle korunma çareleri aradılar. Bu arada nakliyatın bir kısmı geçici olarak karaya ulaştı.

b) Marmara Adaları ve özellikle Paşa Limanı us olarak kullanılmak suretiyle bir kısım torpidobot ve gambotlarla yapılan denizaltı karakolunda bazen bu gemilerle denizaltılar arasında topçu savaşları da olmuş, nakliyeleri Çanakkale'ye götürüp geri dönmekte olan emniyet gemileri de dönüşleri boyunca sö-

zedilen karakola katılmışlardır. Bunlardan Pelengiderya botu 23 Mayıs 1915'de Bakırköy önlerinde bulunduğu sıralarda E-11 denizaltısı tarafından batırılmış geminin yaşayan topçu eri denizaltının periskopunu vurmak suretiyle deniz tarihine ayrı bir olay kaydetmiştir. Yine bu gemilerden 97 tonluk Sultanhisar torpidobotu Gelibolu'dan dönerken Karaburun önlerinde 800 tonluk AE-2 Avustralya denizaltısını 2.5 saatlik bir mücadeleden sonra batırmayı başarmıştı.

c) Kıyı gözetleme istasyonlarından birçoğu elde yeter miktarda deniz personelinin bulunmaması yüzünden Jandarmalar tarafından işgal edilmiş, bunların yanlış verdikleri raporlar çok kere ilgili makamları boş yere harekete geçirmiştir. Buna karşılık liman başkanlarının faaliyetleri verimli olmuştur. Bu makamların meslekten kimseler tarafından işgal edilmesi gerektiği gerçeğine böylece değinmiş ve bir örnek vermiş bulunuyoruz. Denizaltı tehlikesinin devamı süresince Galata ve Unkapanı Köprülerinde de birer gözetleme postası vardı. Kapıdağ Yarımadası ile Marmara Adaları'nda ise daha esaslı önlemler alınmıştı. Buraları, karakol gemilerimizin birer üssü ve nakliye gemilerimizin de gerektiğinde sığınma yeriydi. Bu sebepten adı geçen yarımada ile Marmara Adası ve Marmara Hayırsız'ında gözetleme istasyonları Paşalimanı'nda karakol gemileri için bir üs ve Ekinlik Adasında da karakola katılan deniz uçakları için bir ikmal üssü kuruldu. Marmara Adası'nın, gemilerin bazen sığındıkları önemli bir limanı olan Palatya da toplarla sağlamlaştırıldı. Bu düzen, denizaltı tehlikesi kalktıktan sonra da 1915 Ağustos'u'na kadar yerinde kaldı.

d) Yeşilköy ve Tekirdağ'da kurulan deniz uçak istasyonlarının düşman denizaltılarıyla mücadeleye katılışları küçük ölçüde olmuştur. Ancak 1915 yazı ortasında yeni uçakların yurda gelmesi bunların faaliyetlerini arttırabilmiştir. Bu uçaklar çok kere denizaltıları derin suya inmeye mecbur etmişler, kullandıkları hafif bombalar ise etkili olmamıştır.

e) Düşman denizaltıları, 8 ay süren hareketleri sırasında çeşitli liman ve iskelelerimize de taarruz etmişler. Gebze ve Küçükçekmece köprüleri ile tren istasyonlarını ve fabrikaları tahrip girişiminde bulunmuşlardır. Buna karşılık, (Sarayıbıyık, Moda, Pendik, İzmit Körfezi, Tekirdağ, Bandırma, İmralı, Silivri, Armutlu, Mudanya, Erdek, Karabiga, Lapseki ve Gelibolu) gibi yerlerden bazılarında ikiser, diğerlerinde de dörder mantelli toptan oluşan bataryalar

könriak suretiyle tedbir alınmıştır. Bunların dışında, Sarayburnu Gülhane Hastanesi yakınında Turgut gemisinin 1-10,5'luk ve Bakırköy'de de Hamidiye'nin 1-12'liği bulunmaktaydı.

f) Mania ağları: Düşman denizaltılarını Marmara'ya sokmamak için en kestirme ve etkili yol şüphesiz boğazlara bu çeşit ağlar koymak ve bunların yakınında bulundurulacak karakol gemileriyle bunların tahribi yönüne gitmektir. Yalnız denizaltı silahının gerçek özelliğinin genellikle I.Dünya Savaşının seyri sırasında anlaşılmış olduğu unutulmamalıdır. İşte bundan dolayıdır ki bizim de Çanakkale'de ilk kullandığımız ağlar, 1915 Şubatı başında İmayın hattı önüne dökülen ve batık ağı kuvvetinde olan hafif ağlar olmuştur. Amaca hizmet etmeyeceği kısa bir zaman sonra anlaşılan bu ağlar kaldırıldıktan sonra bir aralık Nara geçidinin batılacak gemilerle kapatılacağı düşünüldüyse de zararlı olacağı düşünülerek bundan vazgeçildi. Bunun üzerine Haziran 1915'de faaliyete geçilerek 17 gün sonra 2/3'ü ve bir ay sonra da tamamı dökülen bir ağ engeli adı geçen geçitte oluşturulabildi.

Genişliği 2000 ve derinliği bazı yerlerde 100 metreyi bulan bu geçitte yapılan iş, süratü 4-5 milı bulan akıntı ve denizler karşısında fazlaca güç oldu. Başta 30-40 metreye kadar sarkan ağlar, sonradan 70 metreye kadar uzatılabilirdi. Buna rağmen düşman denizaltıları kah bunun altından kah ağı yırtmak suretiyle içeri girebildiler. Bu durum karşısında ağın zaman zaman onarılmasına ve Ekim 1915'de Rumeli yakasından başlayan ikinci bir ağın, birincisinin Boğaz tarafına dökülmesi zorunlu oldu.

23 Eylül 1915'de kurulan bir Mania Kumandanlığının emrinde, Bigalı ve Nara bataryaları ile bir ışıldak ve 2-3 motorgambot bulunmakta idi. Ağ başında bulunan bu küçük gambotlar, ağa takılan denizaltıyı tespit edince derine sarkıtılan patlayıcı maddeleri ile onu tahrip etmeye çalışmaktaydılar. Bu tarzda batırılan tek denizaltı 4 Eylül'de Boğazdan giren E-7 denizaltı gemisidir. Patlatılan maddelerinin etkisiyle hasara uğraması sonucunda su üstüne çıkmaya mecbur kalan ve top ateşiyle batırılan bu geminin 28 kişilik mürettebatı esir alındı.

26 Eylül'de düşmanın bu engellemelere karşı paraşütlü ve sephiyeli bombalarla yaptığı hava hücumu başarısızlıkla neticelendi. 25 Kasım'da tekrarlanan hücumdan da bir şey çıkmadı.

Torpedo ağlarına gelince, bunlardan birincisi, Çanakkale'deki boşaltma isketelerimizin başında gelen Akbaş Limanı önüne atılmıştır. Buradaki nakliye gemileri daima karakol gemilerimiz tarafından korunmuştur. Diğer bir torpedo ağı, Yavuz'un Nara'daki kurbanına işi sırasında bu geminin iskele kışomuzluğu istikametine dökmüştür. İstanbul-Galata Köprüsü de Mayıs 1915 başından beri bu tür ağlarla emniyet altına alınmış bulunuyordu.

Denizaltılara karşı alınan diğer tedbirler de şunlardır:

1. Boğaziçi, Adalar ve Kadıköy vapurlarında seyahat eden subay ve erlerin, alt kamaralarda oturmaları konusu genelleştirildi.

2. Denizaltıların Marmara'da bazı yardımlar görmekte olduğu anlaşıncı, bütün buharlı ve yelkenli gemilere mahallin en büyük amiri tarafından bir belge verilmesi kararı konuldu.

3. Bundan bir müddet sonra bu teknelerin seyri tamamen durdurulduysa da, Marmara Adaları halkının açlığa maruz kalmaları tehlikesi düşünülerek yalnız gündüz seferlerine izin verildi.

4. Denizaltıların kayıklar üzerine yanaşıp yüklerini muayene ettikleri görüldüncü bunları el bombalarıyla tahrip edecek denizci personelin yetiştirilmesine geçildi. 9 Haziran 1915'te 18 takat, bu amaçla Marmara limanlarına paylaştırılmış bulunuyordu. Bir denizaltının bu takalardan biri tarafından başsızsız bir hücumla maruz kalması karşısında düşman bu tarz hareketini terk edince adı geçen tekneler sahiplerine geri verildi.

İngiliz Denizaltılarının Faaliyetleri

Bu denizaltılar gerçekten özveri ve azimle hareketleriyle bazı başarılar elde ettiler. Çanakkale Boğazi gibi mevcut mayın hatları ve seyir şartları bakımından zorluklar arz eden bir geçitten sağlıklı geçmek ve sonra Nara'daki ağla mücadele ederek Marmara'ya girmek kolay görülür bir iş değildir. Faaliyetleri'ni İstanbul Limanı içine kadar uzatmaları cesaretinin derecesini ifade eder. Haydarpaşa'da batırılan İstahani ve İstanbul Rıhtımında yaralanan İstanbul vapurları bunun birer örneğidir.

İmroz'un Kefalo ve Limni Mondros limanlarına üslenen düşman denizaltıları, Nisan başında 8 İngiliz ve 4 Fransız gemisinden ibaretti. İlk teşebbüs E-15 İngiliz gemisi tarafından yapıldı. Siperlerimizden bazılarını bombalayan uçakların korumasında su üstünde ilerleyen bu gemi, 17 Nisan 1915'te Kepez feneri önünde karaya oturdu. Mürettebatı esir edilen geminin kurtarılmasıyla ilgilendiğimizi anlayan düşmanı, iki gün sonra geceleyin tekneyi tahrip etmeyi başardı.

İkinci teşebbüs, bir hafta sonra, yani büyük çıkarmanın yapıldığı 25 Nisan 1915 günündedir. AE-2 işaretli bu Avustralya denizaltısı beş gün sonra Sultanhisar botumuzun pençesinden kendisini kurtaramamış 32 kişilik mürettebatı esir alındıktan sonra Marmara'nın sularına gömülmüştü.

Bundan sonra 28 Ocak 1918'de Kumkale önünde batırılan E-14'ün üç defa, E-12 iki defa, ikinci girişinde Nara ağında yakalanıp batırılan E-7 iki defa, E-2 iki defa, H-1 bir defa ve Marmara'da UB-14 Alman denizaltısı tarafından batırılan E20 bir defa olmak üzere toplam 27 defa girip çıktılar. Marmara'da bulundukları müddetçe üstleriyle irtibatlarını Saros Körfezinde bulundurulmuş bir gemi, ara istasyon olarak sağladı.

Batan denizaltıların toplam tonajı 3700 tondur.

Fransız Denizaltıları

İngiliz denizaltılarının verimli faaliyetlerine karşılık Fransız denizaltıları bir başarı elde edememişlerdir. Bunlardan:

Saphir	15 Ocak 1915'te Boğazda su üstüne çıkmak zorunluluğunda kalarak uç karakol gemimizin ateşiyle batırılmış ve mürettebatından 13 kişi esir edilmiştir.
Bemollu	Nisan 1915'te Boğazdan geçme girişiminde başarılı olamayarak geri dönmüştür.
Joule	1 Mayıs 1915'te Boğazda mayına çarparak batmıştır.
Mariotte	26 Temmuz 1915'te Boğazdan geçerken su üstüne çıkmak zorunda kalmış. Çimenlik önünde top ateşiyle batırılmış ve 32 esir alınmıştır.
Turquoise	22 Ekim 1915'te Marmara'ya girebilen tek denizaltıdır. 30 Ekim

kadar bir şey yapamayan bu gemi aynı tarihte Nara yakınında sığığa otırdı. Kurtulma manevrası sırasında su üstüne çıkmasıyla o sırada karada mevzilenmiş bir topumuzun nişancısı (Müstecip Onbaşı) tarafından vuruldu. Teslim olan gemiye 10 Kasım 1915'te Haliç'te yapılan bir törenle yukarıda adı geçen usta nişancımızın adı verildi. Savaş süresince vücudundan yararlanılamayan bu denizaltısının akü bataryaları doldurma istasyonu olarak hizmet gördü.

Bu gemide ele geçirilen evrak arasında, Marmara'da E-20 denizaltısı ile randevu gün ve saatini gösteren bir yazı, bu İngiliz gemisinin randevu yerinde UB-14 denizaltısı tarafından batırılmasına imkan verdi. Turquoise müttefikine yardım etmek şöyle dursun, onun felaketine sebep olmuştu. Fransızlar müteakleden 9 ay sonra gemilerini alıp götürdüler.

Batan Fransız denizaltısının toplam tonajı 1318'dir.

8,5 ay süren denizaltı saldırıları neticesinde uğradığımız gemi kayıpları şöyledir:

Savaş ve Yardımcı Gemiler

Barbaros zırhlısı	8 Ağustos 1915'te Bolayır önünde E-11 batırdı.
Mesudiye zırhlısı	13 Aralık 1914'te Çanakkale'de B-11 batırdı
Pelengiderya Gembotu	25 Mayıs 1915'te Bakırköy önünde E-11 batırdı
Nurulbahır Gembotu	1 Mayıs 1915'te Mürefte-Şarköy arasında E-14 batırdı.
Yarhisar Muhribi	3 Aralık 1915'te Tuzla-Yakova arasında E-11 batırdı
Samsun Mayın Gemisi	14 Ağustos 1915'te Hora önlerinde E-2 batırdı.
Sakız Karakol Gemisi	20 Ağustos 1915'te Erdek'te E-2 batırdı.
Nara Nakliye Gemisi	24 Mayıs 1915'te Tekirdağ önünde E-11 batırdı.

Kayıp Toplamı: 21230 Ton

Ticaret gemisi kayıplarımız ise, çeşitli kumpanya, Şirket-i Hayriye ve Haliç Şirketine ait hepsi 26000 tonluk, 32 gemi ve yelkenli, mavnalı, kayık, alamar ve salapurya gibi hepsi 4000 tonluk 215 tekneden ibarettir.

Savaş gemileri kaybımız arasında en önemlisi şüphesiz (Barbaros) olmuştur. Çanakkale'de endirekt atışla meşgul bulunan (Turgut'u) değiştirmek üzere gönderilen bu gemiye 97 tonluk Siirihisar botu eşlik etmekteydi. Hızı bu görevi yapmaya yeterli gelmeyecek derecede az olan bu küçük torpidobotu yerine daha uygununun seçilmesi gerekirdi. Özellikle, zırhda kara kuvvetlerine ait binlerce bomba, mermi gibi kıymetli eşya ve fazlaca miktarda para da vardı. Ancak 51 subayla 347 erimizi kurtarabildik, 21 subay ile 237 erimizi kaybettik.

Çanakkale Savaşları sırasında Çanakkale ve Marmara'da nakliyatı koruma görevine, denizaltılarla mücadele ve yanmadanın savunmasına (el konan gemiler dahil) 2 zırhlı, 16 torpidobot, 10 gambot(hücumbot), 6 motorgambot, 3 gümrük gemisi, 5 reji gemisi, 5 mayın gemisi, 1 mayın depo gemisi, 4 vapur, 16 römorkör, 5 muş ve stımbot katıldı.

21 Aralık 1915'te Anıburnu ve Anafartalar'ı, 9 Ocak 1916'da da Seddülbahir'i boşaltan düşman hedefine varamamış olmaktan dolayı, büyük bir hayal kırıklığı içinde çekilip gitti. Marmara'daki denizaltı harekâtı ise Ocak 1916 başında sona ermiş ve bu sırada E-11 denizaltısı bir defasında 47 gün bu denizde kalarak en çok faaliyet gösteren gemi olmuştu. Çanakkale'de bundan sonraki olaylar, hava harekâtı, bataryalarımızla düşman gemileri arasındaki top düelloları ve İmroz ile Bozcaada'nın karşılıklı ateş etmeleriydi. Deniz bataryalarında ve mayın minalarında yapılan değişimlerden, yazımızın bunlara dair olan kısımlarında bilgi verilmiş bulunmaktadır.

1917 yılının başlıca olayı, Alman İmparatoru II.Wilhelm'in Yavuzla Çanakkale'ye ziyaret etmesi oldu. Bu seyahatte Ertuğrul yatı ile torpidobot filotilfası Yavuz'a eşlik etti.

30 Ekim 1918, Mondros Mütarekesinin imzalandığı gün, Çanakkale'deki Alman personelin İstanbul'a geri dönüşü üzerine Mustahkem Mevkii K.lığında (Bahriye işleri) subaylığı kurularak bütün deniz kuruluşları buna bağlandı. Aynı zamanda, Boğaz'dan girecek savaş gemileri ile savaşmak üzere Seddülbahir'de bir işaret istasyonu kuruldu. Kasım başlarında, İngilizlerin mayın arama işine bizim gemiler de katıldı. İlk olarak 7 Kasım 1918'de Fransız Aryan mayın arama gemisi bir kontrol komisyonunu taşıyarak İstanbul'a geçti. Bu harekâtı İngiliz, Fransız, İtalyan ve Yunan bandıralı çeşitli savaş gemileri takip etti. B

Kasım 1918'de Mûstahkem Mevki deniz aratı Gülnihal vapuru ile Çanakkale'den ayrıldı. İki gün sonra da, Mûstahkem Mevki Karagahı Nusrat ve Yunus gemileri ile İstanbul'a geri döndü. 12 Kasım'da Mûstahkem Mevki bölgesi Birleşikler tarafından tamamen işgal edilmiş bulunuyordu. 13 Kasım'da 63 parça savaş gemisi İstanbul önlerine demirledi. Boğazlı, Kadıköy ve Adalar hattındaki seyir bu amaçla 9-14'e kadar tatil edilmişti. 6 Aralık'ta bu gemilere bir Japon filosu katıldı. 2 Kasım'da Almanlardan teslim almış olduğumuz Yavuz, 9 Aralık 1918'de yedekte ve bir İngiliz muhribinin gözetiminde İstinye'den İzmit'e götürüldü. Diğer gemilerimiz ise bir ay öncesinden Haliç'e alınarak silahlarından arındırılmışlardı. Kötü anlaşma günleri başlamış ve ortada Türk bahriyesi diye bir şey kalmamıştı. Fakat çok geçmeden Samsun'a Büyük Adam çıkacak ve ölümden sonra dirilmeyi yaratacaktır.

Türk Bahriyesinin 8.5 ay süren Çanakkale Kara Savaşları sırasındaki hizmeti özellikle büyüktür. Karadeniz cephesindeki meşguliyetine ek olarak Akdeniz Boğazı savunmasına katılmış ve bilhassa Marmara nakliyatını devam ettirmek suretiyle bu savunmanın devamında ve nihayet düşmanın çekilip gitmesinde önemli rol oynamıştır. Bu sırada Haliç Tersanemiz savaş ve ticaret gemilerimizin tamir ve havuz işlerine ek olarak Çanakkale cephesinin mermi, tapa ve buna benzer ihtiyaçlarını sağlamak konusunda göstermiş olduğu gayret ve faaliyetten de burada bahsetmek gerekir.

Başkumandan Vekili Enver Paşa, Gelibolu Yarımadasının boşaltılmasından sonra Donanma Kumandanlığına gönderdiği bir yazıda (.....uğrunda donanmanın ateşin (ateşli) çalışmasını ve özverili davranışını burada özellikle hatırlamakla büyük bir haz ve sevinç hissediyorum.) demektedir ve (dünya tarihinde şerefli bir sayfayı oluşturan faaliyetten(bu savaştan)) dolayı teşekkür etmektedir. Keza Beşinci Ordu Kumandanı Mareşal Liman V. Sanders de bu sebeple Donanma Kumandanlığına gönderdiği bir telgrafta (Donanmanın gösterdiği olağanüstü yardımı) şükranla kaydetmiştir.

Nihayet, ticaret bahriyemizin bu savaştaki büyük hizmetlerini de kaydetmek bir görevdir. Denizcilik İşletmesi (Seyri Sefain idaresi)yle, Şirket-i Hayriye ve Haliç vapurları ile özel şirketlere ait olup tarafımızdan el konulmuş olan diğerleri, Çanakkale'ye yapılan nakliyatı yer almışlardır. Bu amaçla Şirket-i Hayriye harbin başında mevcut olan 39 gemisinden 21'ini, Haliç Şirketi 7 gemisini ve

Denizcilik İşletmesi (Sefain idaresi) da Karadeniz nakliyatı dışında gemilerin İstanbul-Çanakkale, İstanbul-İzmit-Sirkeci-Yeşilköy ve Sirkeci-Haydarpaşa nakliyatı ile Boğazın iki yakasında yapılan aktarmalara tahsis etmişler, bunlardan Denizcilik İşletmesi (Seyri Sefain idaresi) nin Gülnihal vapuru ile Şirkeci-Hayriye'nin 60 ve 70 numaralı vapurları hastane gemisi olarak çalışmışlardır. Savaş bahriyesinden verilmiş olan birer seyir subayı nakliyatın sonuna kadar bu gemilerde görev almışlardır. Bu hizmetler arasında iki şirket, üç Haliç, 7 Denizcilik İşletmesi (Seyrisefain) ve hususi şirketlerin 20 gemisi olmak üzere toplam 32 gemi kaybedilmiştir.

Burada ilginç bir olaya değineceğiz. 14 numaralı Haliç vapuru 20 Haziran 1915'te yedeğindeki üç mayınların bir denizaltı tarafından batırılmasının ardından, Ereğli'ye sığınmış. İki gün sonra bu geminin Türk bayrağı altında Çanakkale Boğazı'ndan çıkarak iki İngiliz muhribi eşliğinde uzaklaştığını görüyoruz. Başta Boğaz dahilinde işlemekte olan vapurlardan biri olduğu sanılan ve sonradan dış durdurma bataryalarımız tarafından açılan ateşle yaralanmasına rağmen yoluna devam edabilen gemi İngiliz muhriplerinin de kısa bir müddet ateşine maruz kalmış ve fakat sonradan anlaşmaları sonucu birlikte yollarına devam etmişlerdir. Bu vapurumuzun o sırada Marmara'da bulunan E-14 ve E-12 İngiliz denizaltılarından biri tarafından özel amaçla gasp edildiği anlaşılmaktadır.

Ticaret bahriyemizin Çanakkale Cephesine asker, malzeme, silah ve cephane götürmede ve yaralılarımızı nakilde gösterdiği gayret ve fedakarlık her türlü takdirin üzerindedir. Savaş bahriyemizle örnek olacak derecede birlikte çalışmalarının değerli hatırları daima korunacaktır.

Yazımıza son vermeden önce bir iki noktayı açıklamanın yerinde olacağı kanaatindeyiz. Bunlar bazı eser ve makalelerde rastlanan, gerçeğe uymaz ve birbirine karşı olan yazılardır. Bunlardan önce, 18 Mart 1915 Deniz Savaşı'nda düşmanın uç zirhlisini ne şekilde kaybettiği hakkındakileri ele alalım. Bu yazıların bir kısmı, yalnız üç geminin batmış olduğunu belirtmektedir. Diğer bir kısmı ise, bu gemilerden Bouvet'in topla batmış olduğunu ileri sürerken, batma sebeplerinin bilinmediğini iddia eden yazılara da rastlamaktayız. Gerçeğe gelince: İrresistible, Ocean, Bouvet adındaki üç gemiden ilk ikisi iki saat ara ile mayınla yarı batık bir hale gelmiş ve personeli kurtarıldıktan sonra terk edilen

bu gemilerden birincisi, Birleşik filoların çekilmesinden sonra bataryalarımızın keşif ateşi altında Karantina önünde, diğeri de Tenger ile Karantina arasında batırılmıştır. Bouvet ise geri çekilinceye kadar yalnız Mesudiye bataryasından 12 mermi yemiş ve bunların yaptığı tahribat dolayısıyla ancak toplarının yarısı ile savaşa devam edebilmiştir. Bu sırada Anadolu Hamidiye tabyasından aldığı 35,5'luk bir mermi isabeti de geminin batmasını gerektirecek bir zarar vermemiştir. Zira Bouvet'e nazaran çok mermi yiyen Gaulois Fransız zırhlısı yüzmeye devam ederek savaş sahasını terk edebildiğine göre Bouvet'e ölüm darbesini indiren silahın mayın olması gerekir. İki dakika içinde 604 kişi ile batması bunu gösterir. Bir yılı geçen bir zamandan beri Çanakkale Boğazi'nde batmış gemilerin enkazını çıkarmakla meşgul olan şirketin Bouvet'in sancak tarafında yalpa omurgasına paralel olarak büyük bir yara tespit etmiş olması da ikinci bir kanıtı oluşturur.

Yazılarda yapılan ikinci bir hata da Nusrat'ın Erenköy Koyu'na dökmüş olduğu mayınların tarih ve miktarına aittir. Eldeki resmi kayıtlara göre, bu gemimiz 8 Mart 1915 günü yani büyük deniz taarruzundan tam on gün önce, saat 5'de sisli ve yağmurlu bir havada sözedilen koya girip poyraz-lodos istikametine yüzer metre aralık ve 4.5 metre derinlikte 26 mayın dökmüş ve bir olay ile karşılaşmadan geri dönmeyi başarmıştır. Bu engellerin diğerlerine nazaran özel bir durumda oluşu diğer bir anlatımla boğazın orta hattına paralel bulunuşu, Birleşiklerin günlerce süren arama ve tarama faaliyetlerine rağmen tespit edilememesi sonucunu doğurmuştur. 17 Martta bu saha üzerinde uçurulan bir deniz uçağı da engeli göremeyerek aynı şekilde temiz raporu vermiştir.

Sonuçta: 18 Mart 1915 Zaferi top ve mayın silahlannın ortaklaşa çalışma ürünü olup, bunda mayın baş rolü oynamıştır denilebilir.

Açıklamaya muhtaç diğer bir önemli noktayı da kaydetmek ihtiyacındayız. Öncelikle şunu söyleyelim ki, Türk Milleti her zaman değer bilen ve daima gerçeğin savunucusu olan bir millettir. Amiral Souchon'un Türk Donanması Kumandanlığını üzerine aldığı 9 Eylül 1914 tarihinden itibaren savaş gemilerimize kumandan yardımcısı olarak birer Alman subayının verildiğinden yazımızın başında söz etmiştik. Önemli olan konu, bazı yabancı ve Alman eserlerinin elde etmiş oldukları başarıları Alman personele maletmeleridir. Demirhisar torpido-botunun Ege Denizine yaptığı akına iki subay ile 6 torpido çavuş ve erinin ka-

tıldığı ve Muavenet'in yaptığı harekette de 2 subay ve 6 torpido çavuş ve eri ile 1 Gedikli subayın bulunduğu bir gerçektir. Nusrat'ın bilinen başarısında bir yedek üstteğmenin de hissesi olduğu iddia olunursa da bunun belgelendirilmesine imkan bulamadık. Müttefikimiz olan bu kimselerle birlikte çalışmamızın tabii olduğu kadar, o zamanda dünyada ikinci gelen bir bahriyenin mensuplarından fazlaca yararlanmış olmamız da o kadar açıktır. Fakat bu, hiçbir zaman başarıları sahiplenmeyi gerektirmez. Bir şey yapılmışsa bunda tüm personelin payı vardır. Kumandan ne kadar bilgin, uslu ve cesur olursa olsun, maiyeti onun özelliklerini tamamlamazsa konan hedefe varılmayacağı bilinir.

Son olarak (E.U.Tarihî Savaş Kütüphanesi, Çanakkale Muhaberatı, 1338, Askerî Matbaa) kitabının sayfa 85.a) fıkrasında rastlanılan bir fikre değineceğiz: Bunda (Deniz Kuvvetleri ve Kara Kuvvetleri'nin birlikte çalışmadığı ve baştan sonuna kadar Deniz Kuvvetleri'nin kendisinden beklenen yüksek çabayı göstere-medığı) ileri sürülmektedir. Bunun ileri sürüldüğü gibi olmadığını, buraya kadar varmış olduğumuz bilgi ispat eder. I.Dünya Savaş'ındaki deniz kuvvetimiz iki yaşında bir savaş kruvazörü, ikisi 23, biri 40 yaşında 3 eski zırhlı, biri 2, diğeri 9 yaşında 3 kruvazör, sekizi 4, diğerleri 6 -8 yaşında 20 torpidobot ve yedisini 1, diğerleri 8 yaşında 16 gambottan(hücumbot) ibaretti. Batma, yaralanma, normal tamir ve havuzlanma, gibi tabii sebeplerle eldeki faal gemi miktarının da-İma bundan az olacağı dikkate alınır ve geniş olarak anlattığımız Çanakkale görevlerine Karadeniz'dekiler de ilave edilirse eldeki imkanlar dahilinde çok şeyler yapılmış olduğu sonucuna varılır. Birlikte çalışma konusuna gelince: Bu, (Beşinci Ordu K.-Boğazlar K.-Donanma K.) arasında ta başlangıçtan beri vardı. Çocuk hastalıkları gibisinden olan bazı aksaklıklar ise, her zaman her yerde olan şeylerdir. Bu gerçeği de böylece kaydettikten sonra yazımızı şu şekilde kapayabiliriz:

Dünya siyasetinde önemli yerini hala korumakta olan Boğazlarımız bugün kıyaslanamayacak derecede her bakımdan kuvvetli ve modern bir manzara arz etmektedir. NATO'nun güneydoğu ucu hür dünyanın hatın sayılır bir bekçisi olarak dımdık ayakta. Bunu gurur ve iftiharla kaydederken, Aziz Çanakkale Şehitlerini rahmetle, saygıdeğer gazilerini de şükranla anar ve önderinde saygıyla eğiliriz.

1914-1918

Çanakkale Savaşları Tarihinde

adı geçen savaş ve yardımcı gemilerden

bazılarının biyografisi



Mes'udiye zırhlısı

9200 ton Sûrat 16 Mil

Silahları; 2-23.4 12-15 14-7.6 10-5.7 ve 2-4.7 cm'lik top.

1874-1876	İngiltere'de yapıldı.
1877-1878	Türk-Rus Savaşında Akdeniz filosunda.
1902	İtalya'da tadil edildi.
1911-1912	İtalya Savaşı'nda faaliyet.
1912-1913	Balkan Savaşı'nda Imroz ve Mondros Savaşları ile Takirdağ, Bolayır ve Çatalca Harekâtlarına katıldı.
26 Haziran 1913	2-23,4 cm'lik namlusu, iç zıvanaları değiştirmek üzere Resit-paşa vapuru ile İngiltere'ye gönderildi. I.Dünya Savaşının çıkmasıyla orada kalan topların yerine iki tahta namlu konuldu.
13 Aralık 1914	Çanakkale-Sansiglar'da yüzer batarya olarak demiri iken B-11 denizaltısı tarafından batırıldı.



(Barbaros Hayrettin) ve (Turgutreis) Zırhlıları

	10060 Ton	Sürat 16 mil
Silahları:	6-28 8-10,5 ve	8-8,8 cm'lik top
	1-45 cm'lik torpido kovani (Su üstü)	
	2-45 cm'lik torpido kovani (Su altı)	
1891-1893	Almanya'da yapıldı.	
Temmuz 1910	Donanma Kurumu tarafından herbiri 535.000 Osmanlı Lirasına satın alındı.	
Eylül 1910 başı	Donanmaya katıldılar.	
5 Haziran 1911	Barbaros, Padişah V.Mehmet'i Selanik'e götürdü. I. ve II. Filolarla torpidobot filosu ile eşlik etti.	
Eylül 1911	Donanmanın Beyrut seyahatine katıldılar.	
1911-1912	İtalya Savaşında Çanakkale'de	
1912-1913	Balkan Savaşında Imroz ve Mondros savaşları ile Çatalca savunmasına katıldılar.	
1914-1915	I.Dünya Savaşı Çanakkale savunmasına endirekt atışlarla katıldılar. 10,5 ve 8,8 cm'lik toplarından bir kısmı ile set bataryaları kuruldu.	
8 Ağustos 1915	Barbaros, E-11 denizaltısı tarafından Bolayır önlerinde batırıldı.	
1923-1924	Turgutreis faal. Okul gemisi, Kullanımdan kaldırıldıktan sonra geminin ağır topları Kocaeli ve Çanakkale'nin savunmasında kullanıldı.	



Muavenet-i Milliye Muhribi

616 Ton Sürat 30 mil

Silahları:	2-7,5 2-5,7 cm'lik top 3-45 cm'lik torpido kovani
1909-1910	Almanya'da yapıldı.
Temmuz 1910	Eşi olan diğer üç gemi (Gayret, Yedigöller ve Ömür) ile birlikte Donanma Kurumu tarafından satın alındı.
Eylül 1910 başı	Donanmaya katıldı.
Eylül 1911	Donanmanın Beyrut seyahatinde beraber.
1911-1912	İtalya Savaşında faal.
1912-1913	Balkan Savaşında faal. İmroz ve Mondros Savaşları .
29 Ekim 1914	Rus İlimanlarına yaptığımız baskında Odessa önlerinde
1914-1918	Karadeniz Harekati. Marmara'da denizaltı karakolu ve emniyeti.
13 Mayıs 1915	Morto'daki Goliath İngiliz zırhlısını batırdı.
20 Ocak 1918	Yavuz ve Midilli'nin İmroz akınında boğaz ağzında karakolda.
1923	Tamir kabul etmediğinden kullanımdan kaldırıldı.



Yarıhsar Muhribi

290 Ton

Sûrat 27 Mîl

- | | |
|---------------|---|
| 1906-1907 | Fransa'da yaptırıldı. Eşî diğer üç gemi ile birlikte (Taşoz, Samsun, Basra). |
| 1908 | Donanmaya katıldı. |
| Silahları: | 1-6,5 ve 6-4,7 cm'lik top,2-45 lik kovan |
| Eylül 1911 | Donanmanın Beyrut seyahatinde. |
| 1911-1912 | İtalya Savaşında faal. |
| 1912-1913 | Balkan Savaşında faal. |
| 1914-1915 | I.Dünya Savaşında Marmara'da denizaltı karakolu ve konvoy emniyeti. Karadeniz hareketine katılım. |
| 3 Aralık 1915 | Marmara'da E-11 İngiliz denizaltısı tarafından batırıldı. |



Sultanhisar, Demirhisar ve Sivrihisar Torpidobotları

97 Ton

Sûrat 27 mil

Silahları:	Bir ikiz kovan
1906	Eşleri Hamitabat ile birlikte Fransa'da yaptırıldı.
1907 sonu	Donanmaya katıldılar, (Baby) sınıfı diye anılırdı.
1911-1912	İtalya Savaşında faal
1912-1913	Balkan Savaşında faal
1914-1918	1. Dünya Harbi: Demirhisar 16 Nisan 1915'te Ege Denizinde üstün düşman kuvveti karşısında Sakız Adasında baştankara ederek mürettebatı tarafından tahrip edildi. Sultanhisar 30 Nisan 1915'te Marmara'da AE-2 denizaltını batırarak mürettebatını esir aldı. Sivrihisar, Çanakkale'de mayın hizmetinde, Bu olaylar dışında her üç gemi, Marmara'da denizaltı karakolu ve konvoy emniyetinde.
1923	Tamir kabul etmediklerinden kullanımdan kaldırıldılar.



Draç, Kütahya, Akhisar ve Mesul Torpidobötenleri

167 ton

Sûrat 23 mil

Silahları:	2-3,7 cm'lik top. 1-45 cm'lik kovan.
1906	İtalya'da yaptırıldılar.
1907	Donanmaya katıldılar.
1911-1912	İtalya Savaşında faal.
1912-1913	Balkan Savaşında faal.
1914-1918	Çanakkale'de keşif ve gözetleme hizmeti, Marmara'da denizaltı karakolu ve konvoy güvenliği.
13 Eylül 1916	Kütahya, Karadeniz'de mayın isabetiyle battı.
1923	Yalnız Akhisar, bir müddet faal kaldıktan sonra hepsi kullanımdan kaldırıldı.



Pelengiderya Gambotu (Hücumbot)

585 ton

Sûrat 18 mil.

Silahları:	3-7,5 4-4,7 cm'lik top.
1911-1912	İtalya Savaşında faal
1912-1913	Balkan Savaşında faal
1914-1915	I.Dünya Savaşı. Marmara'da denizaltı karakolu.
22 Mayıs 1915	Bakırköy önlerinde E-11 denizaltısı tarafından batırıldı.



Preveze, Aydınreis, Sakız ve Burakreis Gambotları (Hücumbot)

510 ton Sûrat 14 mil

Silahları:	2-10' ve 2-4,7 cm'lik top.
1913	Fransa'da yaptırıldılar.
1914	Donanmaya katıldılar.
1914-1918	Çanakkale ve Marmara'da denizaltı karakolu ve konvoy güvenliği.
1916	Preveze okul gemisi.
1919-1923	Preveze ve Aydınreis, Bağımsızlık Savaşımız sırasında Trabzon Nakliye-i Bahriye K.lığı emrinde
1923'ten sonra	Karadeniz ve Akdeniz Bahriye K.lıkları emrinde karakol hizmetinde. Sonra Aydınreis yelkenli okul gemisi olarak değiştirildi ise de amaca hizmet edemediğinden mesaha gemisi olarak kullanılmaya başlandı. Bir müddet sonra kullanımdan kaldırıldı.



Kemalreis, Isareis ve Hızırreis Gambotları (Hücum botları)

420 ton

Sürat 14 mil

Silahları	3-7,5 ve 2-4,7 cm'lik top
1913	Fransa'da yaptırıldılar.
1914	Donanmaya katıldılar. Kemalreis'in ilk adı Durakreis idi. Burakreis ile karıştırmamak için sonradan adı değiştirildi.
1914-1918	Marmara ve Çanakkale'de denizaltı karakolu, Marmara'da konvoy güvenliği.
15 Mayıs 1919	İzmir'in işgalinde Hızırreis orada. Yunanlıların saldırısına uğradı.
1923'ten sonra	Karadeniz ve Akdeniz Bahriye Kükükları emrinde karakol hizmetinde. Sonra mayın arama tarama filotillasını oluşturdular. Bunlardan Hızırreis bilahare topçu okul gemisi olarak kullanıldı. Kemalreis,kullanımdan kaldırılan Aydınreis yerine mesaha gemisi olarak hizmet etti. Bir müddet sonra kullanımdan kaldırıldılar.



Nusrat Mayın Gemisi

365 ton

Sûrat 15 mil

Silahları:	2-4,7 cm'lik top, 40 mayın taşıyıcı.
1912	Almanya'da Kiel'de yapıldı. Cumhuriyetten sonra adı bir aralık (Yardım)'a çevrildiyse de sonradan tarihi olan adı geri verildi.
1914-1918	İzmir ve Çanakkale'de mayın hizmetinde.
8 Mart 1915	Çanakkale Erenköy Koyuna döktüğü 26 mayınla 3 düşman gemisini batırmak suretiyle büyük rol oynadı.
1918	Mütarekeden sonra mayın çıkarma hizmetiyle İzmir ve sair yerlerde.
15 Mayıs 1919	İşgal sırasında İzmir'de.
1958	Kadrodan çıkarıldı.



Intibah (Uyanık) Mayın Gemisi

618 ton Sürat 14 mil

Silahları;	1-7,5 ve 2-5,7 cm'lik top. 50 mayın taşıyıcı.
1886	İngiltere'de büyük bir kurtarma römorkörü olarak inşa edilen bu gemi daha sonra taralımızdan satın alınarak mayın gemisi haline getirilmiştir.
1911-1912	İtalya Savaşında faal.
1912-1913	Balkan Savaşında faal.
1914-1918	Çanakkale ve Karadeniz Bogazında mayın hizmetinde.
Eylül 1922	Kocaeli Bahriye K.lığı emrinde nakliyat ve mayın hizmetinde.
1923	Adı (Uyanık) oldu.
1930	Gölcük Tersanesinde tadil edildi.
1958	Kadrodan çıkarıldı.

SELANİK MAYIN GEMİSİ

270 ton

Sûrat 12 mil.

İngiliz yapısı olan bu gemi aslında bir römorkör olup, tarafımızdan satın alınmıştır.

Silahları:	1-3,7 cm'lik top, 25 mayın taşıır.
1911-1913	İtalya ve Balkan Savaşlarında faal.
1914-1918	Mayın hizmetinde. Çanakkale'de ilk mayın hatlarını tesis etmiştir. Sonradan mayın gemisine römorkör olarak hizmet vermiştir.

GİRESUN MAYIN DEPO GEMİSİ

3056 ton

Sûrat 12 mil

Silahları:	200 mayın taşıır.
1877	İngiltere'de yapıldı.
1910	Donanma Kurumu tarafından satın alındı.
1911-1913	İtalya ve Balkan Savaşları'nda faal.
1914-1918	I.Dünya Harbi başında Çanakkale'de mayın depo gemisi. Sonradan nakliyyatta da kullanıldı.
1919	Agustos'unda eski Seyri Sefain(Denizcilik İşletmeleri) idaresine devredildi. Birkaç yıl sonra çalışamayacak derecede eskimiş bir halde savaş bahriyesine iade edilen gemi bir müddet İzmît ve Gölcük'te yatak gemisi olarak kullanıldı.

GALATA YATI

140 ton Sûrat 12 mil

1898	İngiltere'de yapıldı.
1910-1914	Donanma emrinde.
1914-1916	Marmara'da denizaltı karakolunda.
1916	Bahriye okulu emrinde.
1922	Eylül'ünden itibaren Kocaeli Bahriye K.lığı emrinde.
1923	Bu tarihten sonra kullanımdan kaldırıldı.

ERTUĞRUL YATI

900 ton Sûrat 21 mil

Silahları:	8-4,7 cm'lik top.
1903	İngiltere'de yapıldı. Padişah yalı.
31 Aralık 1915	Çanakkale'ye 120 ton cephane götürdü.
1923	Bu tarihten sonra Cumhurbaşkanı yalı. ATATÜRK'ü İstanbul'a getirdi. Beraberinde Hamidiye kruvazörü ve beş torpido bot vardı. Sonra Denizcilik İşletmesi (Seyr-i Sefain idaresi)ne devredildi.

1-21 NO'LU MOTORGAMBOTLAR (Hücumbot)

15 Ton Sûrat 12 mil

Silahları:	1-3,7 cm'lik top.
1911	İngiltere'de yapıldılar
1911-1912	Donanmaya katıldılar.
1912-1913	İtalya ve Balkan Savaşları'nda faal.
1914-1918	Karakol hizmetinde. Nara ağ manialarında. (I.Dünya Savaşı sona erdiğinde bunlardan yalnız 9 tanesi kalmıştı.) Bir kısmı Cumhuriyet devrinde de çalışan bu gemiler sonradan kullanımdan kaldırıldı.



Figure 10.17 Map of the Maya region, showing the location of the Maya region.



Çanakkale'de 1918 yılı ikinci yarısında Mavi Kuvvetleri

1. Grup

2. Grup



3. Grup

4. Grup

